3 1761 11726472 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761117264721

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

January – March 1991

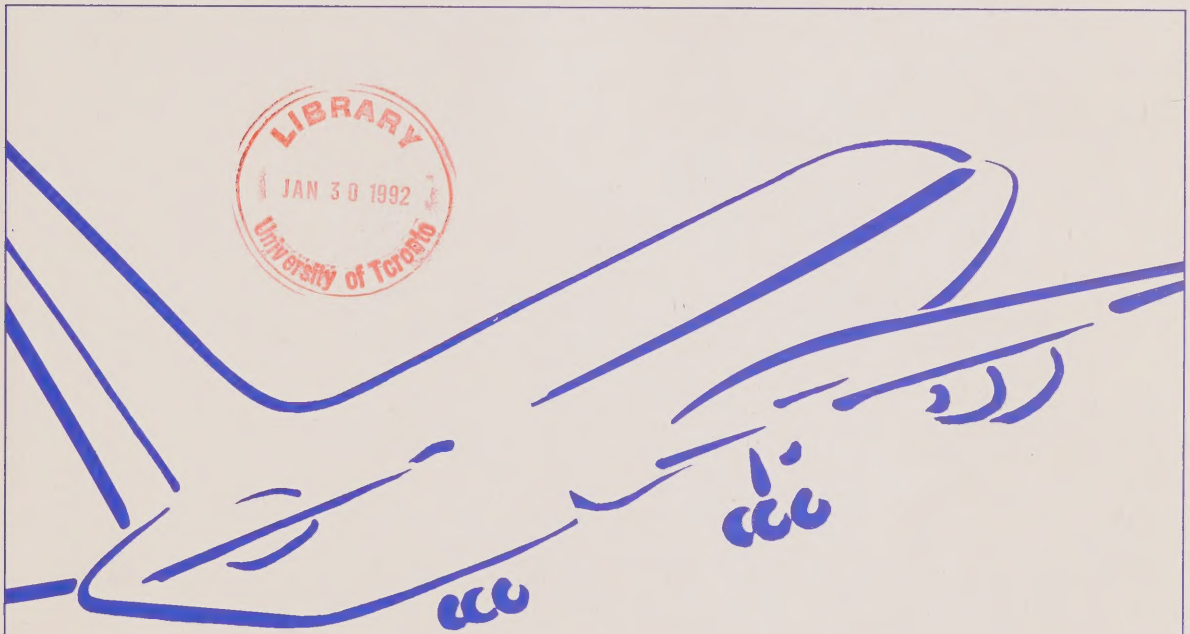
Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier – mars 1991

Governme
Publicatio

LIBRARY
JAN 30 1992
University of Toronto



Aviation

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819)953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819)953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

January – March 1991

Statistique Canada
Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier – mars 1991

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

January 1992

Price: Canada: $24.25 per issue, $97.00 annually
United States: US$29.00 per issue, US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue, US$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 22, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Janvier 1992

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire, 97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire, 116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire, 136 $ US par année

Catalogue 51-002, vol. 22, nº 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Chief, T. Horricks, and B. Snider are the Statisticians, and G. Lambert is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician and G. Forget is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, T. Horricks, et B. Snider sont les statisticiens et G. Lambert est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication et G. Forget est la statisticienne.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 27

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 29

Highlights

Operating Statistics

- Air BC, an affiliate of Air Canada, and Time Air, an affiliate of Canadian Airlines International Limited have become Level I carriers in 1991. Carriers numbered 303 in the first quarter of 1991, up from 281 in the same period in 1990.

- The number of carriers in Levels I-IV increased almost 8% in spite of a decline in all five operating indicators (passengers -17%, goods -9%, passenger tonne-kilometres -14%, goods tonne kilometres -7% and hours flown -3%) for the combined charter and scheduled services from the first quarter 1990 to the first quarter of 1991. Average trip length increased 3% during this time. The five operating indicators for first quarter 1991 have fallen below 1988 first quarter levels.

- The almost 46% increase from first quarter 1990 to first quarter 1991 in the number of domestic charter passengers is as a result of Level II carriers. The volume of transborder chartered goods carried has shown steady first quarter increases since 1985. It showed a 20% increase between the first quarters of 1990 and 1991. The decline in other international charter goods carried was also largely a result of Level II carriers.

- The 10% increase number of total hours flown in Level I was as a result of Air BC and Time Air flying many short flights. The inclusion of Air BC and Time Air as Level I carriers in first quarter 1991 also lowered the average load factors for this level over the same period last year. Air Canada and Canadian Airlines International Limited also showed a decline in average load factors over this time.

Financial Data

- Canadian air carriers (Levels I-III) reported an operating loss of $197 million in the first quarter of 1991, a substantially greater amount (94%) than the $101 million operating loss reported in the same period of 1990. First quarter operating losses have been posted by air carriers in Levels I-III since 1988. The slight decline (3%) in total operating revenue has ended the steady increase in first quarter total operating revenues which has occurred since 1983. Total operating expenses have increased since 1987.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Air BC, un transporteur affilié d'Air Canada et Time Air, un transporteur affilié des Lignes aériennes Canadien International Ltée sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991. Le nombre de transporteurs a atteint 303 au cours du premier trimestre de 1991. Au même trimestre de 1990 on en dénombrait 281.

- Le nombre de transporteurs de niveaux I-IV a augmenté de près de 8% malgré la baisse des cinq indicateurs d'exploitation (passagers -17%, marchandises -9%, passagers tonnes-kilomètres -14%, marchandises tonnes-kilomètres -7% et heures de vol -3%) pour les services d'affrètement et réguliers combinés du premier trimestre de 1990 au premier trimestre de 1991. La distance moyenne des voyages a augmenté de 3% durant cette période. Les cinq indicateurs d'exploitation du premier trimestre de 1991 on chuté sous les niveaux du premier trimestre de 1988.

- L'accroisement du nombre de passagers intérieurs des services d'affrètement entre le premier trimestre de 1990 et le premier trimestre de 1991 de près de 46% était attribuable aux transporteurs de niveau II. Le volume de marchandises transfrontalières transportées au cours du premier trimestre sur des services d'affrètement a augmenté régulièrement depuis 1985. Il s'est accru de 20% entre les premiers trimestres de 1990 et 1991. La diminution, dans le secteur autre international, du volume de marchandises transportées sur des services d'affrètement était aussi attribuable en grande partie aux transporteurs de niveau II.

- L'augmentation de 10% du nombre total des heures de vol observé pour le niveau I fut le résultat d'Air BC et Time Air qui ont exploité plusieurs vols de courte distance. L'inclusion d'Air BC et Time Air comme transporteurs de niveau I pendant le premier trimestre de 1991 a également fait diminuer le coefficient moyen de chargement pour ce niveau par rapport à la même période de l'année précédente. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont également enregistré une baisse dans le coefficient moyen de chargement au cours de cette période.

Données financières

- Les transporteurs aériens canadiens (niveaux I-III) ont déclaré une perte d'exploitation de $197 millions au cours du premier trimestre de 1991, montant qui dépasse largement (94%) la perte d'exploitation de $101 millions enregistré au cours de la même période en 1990. Les pertes d'exploitation des transporteurs de niveaux I-III ont été déclarées pour le premier trimestre depuis 1988. La faible diminution (3%) du total des recettes d'exploitation a mis fin à l'augmentation régulière du total des recettes d'exploitation du premier trimestre qui existait depuis 1983. Le total des dépenses d'exploitation était en hausse depuis 1987.

- The fleet renewal program largely contributed to the 5% decline in flight equipment maintenance and the 18% increase in depreciation in Level I-III carriers in the first quarter of 1991 over 1990. Interest expense increased 26% also as a result of aircraft purchases.

- Total operating revenue decreased 10% for Air Canada and 4% for Canadian. Total operating expenses decreased less than 1% for Air Canada and over 1% for Canadian. This resulted in a first quarter 1991 over first quarter 1990 increase in operating loss of 167% for Air Canada and 59% for Canadian. Air Canada's first quarter 1991 net loss increased 625% while Canadian's increased 44%. Air BC and Time Air posted much smaller first quarter 1991 over first quarter 1990 net losses of $2.4 million and $1.9 million respectively.

- Passenger revenue per passenger-kilometre increased 7% ($.106) between the first quarters of 1990 and 1991 for Air Canada and Canadian combined. The total operating revenue per employee for Air Canada and Canadian combined decreased almost 3% to $30,946 during the first quarter of 1991 over first quarter 1990. The operating ratio of operating revenues to operating expenses for these two carriers decreased less than 1% to 86.0 cents over this period.

- The cost of turbine fuel sold increased in Levels I-III from 26.5 cents a litre in the fourth quarter of 1990 to 32.0 cents a litre in the first quarter of 1991. The Persian Gulf war caused fuel prices to rise dramatically.

Fare Basis Data

- During the first quarter of 1991, 62% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 58% in 1990. For the international markets, almost three out of every four (74%) scheduled passengers flew on discount fares.

- Three provinces (Saskatchewan, Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the first quarter of 1991. Quebec and Newfoundland with increases of about 22 and 10 percentage points respectively, compared to the same period in 1990, posted the largest increases.

- During the first quarter of 1991, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to $178, down 1% from the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled $318, an increase of 7% relative to a year earlier.

- La diminution de 5% des frais d'entretien des équipements de vol et l'augmentation de 18% de la dépréciation des transporteurs de niveaux I-III au premier trimestre de 1991 par rapport à 1990 était le résultat du renouvellement de la flotte aérienne. L'intérêt versé a aussi augmenté de 26% comme résultat des achats des appareils d'aviation.

- Le total des recettes d'exploitation a diminué de 10% pour Air Canada et de 4% pour Canadien. Le total des dépenses d'exploitation a diminué de moins de 1% pour Air Canada et de plus de 1% pour Canadien. Ceci a eu pour résultat d'augmenter les pertes d'exploitation au premier trimestre de 1991, de 167% pour Air Canada et de 59% pour Canadien, par rapport à la même période de 1990. La perte nette d'Air Canada a augmenté de 625% pendant le premier trimestre de 1991 par rapport à 1990 et celle de Canadien a augmenté de 44%. Air BC et Time Air ont rapporté des plus petites pertes nettes de $2.4 millions et $1.9 million respectivement au premier trimestre de 1991 par rapport à la même période de 1990.

- Les recettes-passagers par passager-kilomètre ont augmenté de 7% ($.106) entre les premiers trimestres de 1990 et 1991 pour Air Canada et Canadien combinés. Le total des recettes d'exploitation par employé pour Air Canada et Canadien combinés a diminué de presque 3% à $30,946 durant le premier trimestre de 1991 par rapport à la même période de 1990. Le total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation combinés pour ces deux transporteurs a diminué de moins de 1% à 86.0 cents au cours de cette période.

- Le coût par litre du carburant à turbine pour les transporteurs des niveaux I-III a augmenté de 26.5 cents par litre au quatrième trimestre de 1990 à 32.0 cents par litre au premier trimestre de 1991. La guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du premier trimestre de 1991, 62% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 58% en 1990. Pour les marchés internationaux, près de trois passagers sur quatre (74%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Trois provinces (la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1991. Le Québec et Terre-Neuve avec des hausses respectives d'environ 22 et 10 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1990.

- Au cours du premier trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $178, en baisse de 1% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à $318, en hausse de 7% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Article

An Overview of Operations, 1980-1990

by Trish Horricks

The aviation industry is cyclical, and is dependent on the health of the economy in general. This is a descriptive article of the operating statistics of the two Level I Canadian commercial carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL).

During the 11 years being examined, the economy has witnessed two recessions. The first consisted of seven consecutive quarterly drops in the GDP beginning with the second quarter of 1981. The second consisted of five consecutive drops in GDP beginning with the second quarter of 1990. Two significant changes to government regulations also occurred during this period. In 1984, the new air policy was released and in 1988, the southern Canadian market became further deregulated.

The effects of the recessions on operations will be noted as will other events that have affected operations between the two recessions. (A description of how the data were compiled appears in the last three paragraphs in this article).

The effects of the first recession are clearly seen in the drop in four of the five major indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, good tonne-kilometres and hours flown) between 1981 and 1982. CAIL's increase of almost 4% in the volume of goods carried and 18% increase in good tonne-kilometres over the same period occurred mainly as a result of CP Air. Over the same two years, Nordair showed a remarkable 42% drop in the volume of goods carried and a 61% decrease in goods tonne-kilometres.

During the first recession, the average trip length for total services increased almost 3% for CAIL. Due to a 36% drop in Nordair's number of passengers carried and a 52% drop in the number of passenger-kilometres, Nordair's average trip length dropped 25% between 1981 and 1982.

Similarly, the number of hours flown dropped for all the carriers examined. The number of hours flown dropped 3% for Air Canada while the aggregate CAIL number of hours flown dropped almost 8%.

The revenue passenger load factor is defined as the ratio of the total revenue passenger-kilometres to available seat-kilometres. For the major carriers, load factors have historically been high for scheduled services relative to carriers from other countries. Between 1981 and 1982, however, Air Canada and CAIL's load factors both dropped from 65% to 63%, this despite their reducing capacity by 5% and 7% respectively.

Étude spéciale

Un aperçu des exploitations, 1980-1990

de Trish Horricks

L'industrie de l'aviation est cyclique et dépend de l'état de santé de l'économie en général. La présente se veut un article descriptif des statistiques d'exploitation des deux transporteurs aériens canadiens commerciaux de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ltée (LACI).

Pendant ces 11 ans, l'économie a subi deux récessions. La première a consisté en sept diminutions trimestrielles consécutives du produit intérieur brut (PIB) commençant au deuxième trimestre de 1981. La seconde a consisté en cinq baisses consécutives du PIB commençant au second trimestre de 1990. Au cours de cette période, deux changements importants sont survenus dans les réglementations gouvernementales. En 1984, la nouvelle politique aérienne a été émise et en 1988, le marché canadien du sud a été davantage déréglementé.

On notera les effets des récessions sur les opérations d'exploitation de même que les autres événements qui ont eu des conséquences sur les opérations entre les deux récessions. (Une description de la méthode de compilation des données est présentée dans les trois derniers paragraphes de cet article).

Les conséquences de la première récession sont clairement visibles au niveau de la baisse de quatre des cinq principaux indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, marchandises tonnes-kilomètres et heures de vol) entre 1981 et 1982. L'augmentation de LACI de presque 4% du volume de marchandises transportées et de 18% du volume de marchandises tonnes-kilomètres pendant cette même période est survenue en grande partie à cause de CP Air. Au cours de ces deux mêmes années, Nordair a déclaré une diminution remarquable de 42% du volume de marchandises transportées et de 61% du volume de marchandises tonnes-kilomètres.

Au cours de la première récession, la distance moyenne des voyages pour tous les services de LACI a augmenté de presque 3%. En raison d'une baisse de 36% du nombre de passagers transportés par Nordair et d'une chute de 52% du nombre de passagers-kilomètres, la distance moyenne des voyages de Nordair a diminué de 25% entre 1981 et 1982.

De la même façon, le nombre d'heures de vol de tous les transporteurs décrits a diminué. Le nombre d'heures de vol a baissé de 3% pour Air Canada et de presque 8% pour l'ensemble de LACI.

Le coefficient de remplissage des passagers est défini comme étant le rapport du nombre total des passagers-kilomètres sur le nombre des sièges-kilomètres disponibles. Les coefficients de remplissage des passagers des principaux transporteurs ont été historiquement élevés pour les services réguliers comparés aux transporteurs des autres pays. Mais entre 1981 et 1982, les coefficients de remplissage d'Air Canada et de LACI ont tous les deux diminué de 65% à 63%, respectivement et cela malgré une réduction de leur capacité de 5% et 7%, respectivement.

The effects of the 1981 recession on the operating statistics for charter services is a little more difficult to discern. Between 1981 and 1982, Air Canada's number of charter passengers increased mainly as a result of their new Sun Charter Service. Air Canada's high level of charter goods carried in 1981 reflected their contract with Federal Express in that year. CP Air showed an unusual 12% increase in the number of charter passengers carried between these two years while also posting a 30% decline in the volume of charter goods carried. Overall, CAIL's number of charter passengers and volume of charter goods fell 3% and 5%, respectively.

What happened to the operating statistics in the years between the two recessions?

The aviation industry began to recover from the first recession by 1984. By this time, all five operating indicators for both Air Canada and CAIL had met or surpassed their 1982 levels except for Air Canada's number of hours flown, which required an extra year. It took until the 1988/1989 period, however, for all indicators to surpass the 1981 levels.

The year 1984 initiated a movement toward economic regulatory reform of the air carrier industry in Canada. Since then, the two largest airlines have maximized the benefits of deregulation by structuring their domestic service patterns into hub and spoke networks and by buying regional and local carriers to feed traffic into these networks. This trend has continued until today where there exists a duopoly in the scheduled long-haul domestic market. This restructuring has permitted more frequent flights to smaller centres and route rationalization.

The steady increase in the number of passengers and total hours flown in the intervening years by Air Canada and CAIL reflected this situation. The slightly aggravated increase in 1986 was a result of Expo 86 in Vancouver. Air Canada's negative fluctuation in 1987 resulted from a 19 day fourth quarter strike which stopped operations almost completely. Airline increases since 1984 were a result of an improvement in the economy and increased traffic stimulated by lower deregulated fares.

By concentrating on major routes and by using computerized yield management systems, the two major carriers have been able to maintain high passenger load factors. Passenger load factors for Air Canada and CAIL improved substantially from the 1982 period to between 65% and 70% in the 1983-89 period. Air Canada's load factors have historically been higher than the CAIL components with the exception of Wardair in 1985 and 1986 with load factors of 70% and 72%, respectively.

Les effets de la récession de 1981 sur les statistiques d'exploitation des services d'affrètement sont plus difficiles à cerner. Entre 1981 et 1982, le nombre de passagers sur les services d'affrètement d'Air Canada a augmenté, principalement à cause de leur nouveau Sun Charter Service. Le volume élevé de marchandises transportées sur les services d'affrètement d'Air Canada en 1981 est le résultat de leur contrat avec Federal Express au cours de cette année. CP Air a déclaré une hausse peu ordinaire de 12% du nombre de passagers des services d'affrètement entre ces deux années tout en affichant une chute de 30% du volume de marchandises transportées sur les services d'affrètement. Dans l'ensemble, le nombre de passagers et le volume de marchandises des services d'affrètement de LACI ont diminué de 3% et 5% respectivement.

Qu'est-il arrivé aux statistiques d'exploitation durant les années entre les deux récessions?

En général ce n'est qu'à partir de 1984 que l'industrie de l'aviation a commencé à récupérer de la première récession. À ce moment-là, les cinq indicateurs d'exploitation pour Air Canada et LACI ont atteint ou dépassé leurs niveaux de 1982, à l'exception du nombre d'heures de vol d'Air Canada, qui a requis un an de plus. Cependant, il a fallu attendre jusqu'à 1988/1989, pour que tous les indicateurs excèdent les niveaux de 1981.

L'année 1984 a lancé un mouvement vers la réforme de la réglementation de l'industrie des transporteurs aériens au Canada. Depuis ce temps, les deux plus grands transporteurs aériens ont maximisé les bénéfices de la déréglementation en structurant leurs modèles de service intérieur sous forme de réseaux en étoile et en achetant des transporteurs régionaux et locaux afin d'alimenter en trafic ces réseaux. Cette tendance se poursuit encore aujourd'hui, alors qu'il existe un duopole sur le marché intérieur des services réguliers de longue distance. Cette restructuration a permis des vols plus fréquents à destination de centres plus petits et la rationalisation des routes.

L'accroissement régulier du nombre de passagers et du nombre total des heures de vol d'Air Canada et de LACI pendant les années qui s'écoulèrent entre-temps ont démontré cette situation. La légère hausse enregistrée en 1986 était le résultat d'Expo 86 à Vancouver. Les variations négatives d'Air Canada en 1987 étaient l'aboutissement d'une grève de 19 jours pendant le quatrième trimestre qui a entraîné un arrêt presque complet des opérations. Les augmentations depuis 1984 sont le résultat d'une amélioration au niveau de l'économie et d'une hausse du trafic stimulé par les tarifs réduits de la déréglementation.

En concentrant leurs services sur les principaux trajets et en utilisant les systèmes informatisés de gestion des revenus, les deux plus importants transporteurs ont été en mesure de maintenir à un taux élevé leur coefficient de remplissage des passagers. Les coefficients de remplissage des passagers d'Air Canada et de LACI se sont largement améliorés comparativement à 1982 pour se situer entre 65% et 70% au cours de la période de 1983-1989. Le coefficient de remplissage d'Air Canada a été historiquement plus élevé que celui des composantes de LACI à l'exception de Wardair en 1985 et 1986 avec des coefficients de remplissage de 70% et 72%, respectivement.

Text Table I

Operating Statistics for Air Canada (in thousands), 1980-1990

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
All Services							
Passengers		13,145	12,496	11,358	10,475	13,358	13,323
Goods Carried	kg	163,828	162,458	154,865	161,944	257,939	270,921
Passenger-Kilometres		24,422,951	22,489,205	20,539,739	19,554,362	20,995,754	21,841,732
Passenger tonne-kilometres		2,442,295	2,248,921	2,053,974	1,955,436	2,099,575	2,184,173
Goods tonne-kilometres		574,529	569,655	555,442	620,271	720,226	766,358
Total tonne kilometres		3,016,824	2,818,575	2,609,416	2,575,707	2,819,802	2,950,531
Hours flown		360	354	342	322	328	342
Scheduled Services							
Passengers		12,959	12,291	10,907	10,161	12,969	12,979
Goods carried	kg	158,644	153,762	150,289	158,099	256,149	167,356
Passenger-kilometres		23,751,863	22,489,205	20,539,739	19,554,362	20,995,754	21,841,732
Available seat-kilometres		..	34,353,716	32,763,529	30,113,647	31,087,882	33,458,192
Passenger load factor	%	..	65.46	62.69	64.94	67.54	65.28
Passenger tonne-kilometres		2,375,186	2,248,921	2,053,974	1,955,436	2,099,575	2,184,173
Goods tonne-kilometres		552,252	569,655	555,442	620,271	720,226	766,358
Total tonne-kilometres		2,927,438	2,818,575	2,609,416	2,575,707	2,819,802	2,950,531
Available tonne-kilometres		..	5,102,497	4,879,479	4,597,977	4,721,748	5,226,589
Weight load factor	%	..	55.24	53.48	56.02	59.72	56.45
Hours flown		351	345	331	312	317	332
Charter Services							
Passengers		186	205	450	314	399	344
Goods carried	kg	5,185	8,695	4,396	3,844	1,789	3,565
Passenger-kilometres		671,088	..	..	..	..	..
Passenger tonne-kilometres		67,109	..	..	..	..	..
Goods tonne-kilometres		22,277	..	..	..	..	..
Total tonne-kilometres		89,386	..	..	..	..	..
Hours flown		9	9	12	10	11	10

Text Table II

Operating Statistics for Canadian (in thousands), 1980-1990

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
All Services							
Passengers		9,893	11,389	9,970	10,013	10,511	10,955
Goods Carried	kg	138,508	131,252	136,297	130,413	137,349	118,414
Passenger-Kilometres		14,883,383	12,444,229	11,192,157	11,374,687	12,683,459	13,521,668
Passenger tonne-kilometres		1,488,338	1,244,423	1,119,216	1,137,469	1,268,346	1,352,167
Goods tonne-kilometres		290,543	258,072	305,210	321,680	361,101	346,239
Total tonne kilometres		1,778,881	1,502,495	1,424,426	1,459,149	1,629,447	1,698,406
Hours flown		236	265	245	236	247	277
Scheduled Services							
Passengers		8,929	9,033	7,680	7,355	7,905	8,200
Goods carried	kg	101,357	91,437	98,670	99,691	113,483	103,025
Passenger-kilometres		12,105,945	12,444,229	11,192,157	11,374,687	12,683,459	13,521,668
Available seat-kilometres		..	19,231,005	17,862,444	16,641,641	18,561,906	20,712,780
Passenger load factor	%	..	64.71	62.66	68.35	68.33	65.28
Passenger tonne-kilometres		1,210,595	1,244,423	1,119,216	1,137,469	1,268,346	1,352,167
Goods tonne-kilometres		263,641	258,072	305,210	321,680	361,101	346,239
Total tonne-kilometres		1,474,236	1,502,495	1,424,426	1,459,149	1,629,447	1,698,406
Available tonne-kilometres		..	2,324,049	2,383,948	2,272,892	2,568,437	2,812,713
Weight load factor	%	..	64.65	59.75	64.20	63.44	60.38
Hours flown		197	197	180	169	183	207
Charter Services							
Passengers		964	2,355	2,289	2,657	2,606	2,754
Goods carried	kg	37,151	39,814	37,627	30,723	23,866	15,389
Passenger-kilometres		2,777,438	..	..	..	..	..
Passenger tonne-kilometres		277,744	..	..	..	..	..
Goods tonne-kilometres		26,902	..	..	..	..	..
Total tonne-kilometres		304,646	..	..	..	..	..
Hours flown		39	69	66	67	64	70

Tableau explicatif I (suite)

Statistiques d'exploitation d'Air Canada (en milliers), 1980-1990

1986	1987	1988	1989	1990		Année
						Tous les services
13,514	13,075	14,284	14,329	13,665		Passagers
282,949	268,603	278,969	271,546	277,359	kg	Marchandises transportées
21,764,710	20,974,508	25,027,673	26,195,020	26,676,125		Passagers-kilomètres
2,176,471	2,097,451	2,502,767	2,619,502	2,667,613		Passagers, tonnes-kilomètres
812,257	809,644	879,389	869,149	941,260		Marchandises tonnes-kilomètres
2,988,728	2,907,095	3,382,156	3,488,651	3,608,873		Total des tonnes-kilomètres
352	332	355	374	366		Heures de vol
						Services réguliers
13,091	12,562	13,680	13,693	12,971		Passagers
278,940	264,606	275,864	270,768	277,067	kg	Marchandises transportées
21,764,710	20,974,508	22,810,591	23,916,081	24,504,026		Passagers-kilomètres
32,278,081	30,069,665	32,298,044	34,760,746	34,821,303		Sièges-kilomètres disponibles
67.43	69.75	70.63	68.80	70.37	%	Coefficient de remplissage, passagers
2,176,471	2,097,451	2,181,059	2,391,608	2,450,403		Passagers tonnes-kilomètres
812,257	809,644	859,276	864,976	939,603		Marchandises, tonnes-kilomètres
2,988,728	2,907,095	3,140,335	3,256,584	3,390,005		Total des tonnes-kilomètres
5,195,541	4,821,997	5,197,858	5,383,525	5,422,146		Tonnes-kilomètres disponibles
57.52	60.29	60.12	60.49	62.52	%	Coefficient de chargement
339	319	342	361	354		Heures de vol
						Services d'affrètement
423	513	604	636	694		Passagers
4,009	3,997	3,105	778	292	kg	Marchandises transportées
..	..	2,217,082	2,278,939	2,172,099		Passagers-kilomètres
..	..	221,708	227,894	217,210		Passagers tonnes-kilomètres
..	..	20,113	4,173	1,657		Marchandises, tonnes-kilomètres
..	..	241,821	232,066	218,867		Total des tonnes-kilomètres
12	13	13	13	12		Heures de vol

Tableau explicatif II (suite)

Statistiques d'exploitation de Canadien (en milliers),1980-1990

1986	1987	1988	1989	1990		Année
						Tous les services
11,008	11,442	12,348	10,607	9,458		Passagers
102,395	117,270	155,072	168,211	156,522	kg	Marchandises transportées
16,805,448	18,883,932	29,093,920	26,853,091	23,448,908		Passagers-kilomètres
1,680,545	1,888,393	2,909,391	2,685,309	2,344,890		Passagers, tonnes-kilomètres
322,424	393,547	546,103	590,803	584,372		Marchandises, tonnes-kilomètres
2,002,969	2,281,940	3,455,494	3,276,112	2,929,262		Total des tonnes-kilomètres
302	321	383	357	324	..	Heures de vol
						Services réguliers
8,831	9,312	10,248	9,100	8,550		Passagers
86,815	108,540	146,259	162,838	154,415	kg	Marchandises transportées
16,805,448	18,883,932	23,156,394	22,767,519	21,623,624		Passagers-kilomètres
25,521,537	27,439,506	33,896,628	33,653,796	32,190,163		Sièges-kilomètres disponibles
65.85	68.82	68.31	67.65	67.17	%	Coefficient de remplissage, passagers
1,680,545	1,888,393	2,315,639	2,276,752	2,162,362		Passagers tonnes-kilomètres
322,424	393,547	500,726	568,279	579,098		Marchandises, tonnes-kilomètres
2,002,969	2,281,940	2,816,366	2,845,031	2,741,460		Total des tonnes-kilomètres
3,442,815	3,878,840	4,856,681	4,617,731	4,626,945		Tonnes-kilomètres disponibles
58.20	58.83	57.99	61.61	59.25	%	Coefficient de chargement
241	269	329	316	300		Heures de vol
						Services d'affrètement
2,176	2,130	2,100	1,507	908		Passagers
15,580	8,730	8,813	5,373	2,107	kg	Marchandises transportées
..	..	5,937,526	4,085,572	1,825,284		Passagers-kilomètres
..	..	593,752	408,557	182,528		Passagers tonnes-kilomètres
..	..	45,377	22,524	5,274		Marchandises, tonnes-kilomètres
..	..	639,129	431,081	187,803		Total des tonnes-kilomètres
61	52	54	41	24		Heures de vol

The statistics on hours flown for Air Canada and the CAIL components also improved between 1983 and 1989 by 16% and 51%, respectively.

In general, the period of 1983 to 1989 saw a strong growth in the aviation industry stimulated by strong uninterrupted economic expansion and the heightened competition encouraged by deregulation. This came to an abrupt end in the fourth quarter of 1990 with the second recession.

In summary, the operating statistics show that the Canadian aviation industry were clearly affected by the changes in the economy and changes in economic regulation. The 1990 decade began with a recession and bilateral negotiations with the U.S.A. This new decade is bound to show as many or more changes as have occurred in this eleven year period described.

This article presented an 11 year historical perspective of operating statistics in Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL), the two 1990 Level I Carriers. Since CAIL did not exist in its present form over the eleven year period, the operations of those carriers which amalgamated to form CAIL have been combined and these carriers were presented as one. CAIL's component carriers included Canadian Pacific Airlines, Eastern Provincial Airlines, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

Nordair was a subsidiary of Air Canada from 1980 to May 1984, when it was sold to its employees. In 1986, Nordair was bought by CP Air and was combined with CAIL throughout this presentation. In 1987, CP Air began reporting those operations previously reported by CP Air, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, CAIL began reporting the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. From 1987 to 1989, the CAIL data presented are the total of the separate reports for CAIL and Wardair. In April 1989, Wardair was taken over by CAIL's parent company, PWA Corp. Its operations were merged with CAIL's in January 1990.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter, 1991

Text Table III below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

Les statistiques du nombre d'heures de vol d'Air Canada et de LACI se sont aussi améliorées de 16% et 51% respectivement, entre 1983 et 1989.

En général, on a observé une forte croissance dans l'industrie de l'aviation au cours de la période de 1983 à 1989, laquelle fut stimulée par une forte expansion ininterrompue de l'économie et par une forte concurrence causée par la déréglementation. Cette croissance fut interrompue soudainement pendant le quartième trimestre de 1990 par la deuxième récession.

En résumé, les statistiques d'exploitation de l'industrie de l'aviation au Canada furent clairement affectées par les changements dans l'économie et les changements dans la réglementation économique. La décennie 1990 a débuté avec une récession et les négociations bilatérales avec les États-Unis. Cette nouvelle décennie devrait donner lieu à autant, sinon davantage, de changements que ceux qui sont survenus au cours de la période de onze ans que l'on vient de décrire.

Cet article a présenté une perspective historique de 11 ans sur les statistiques d'exploitation des transporteurs de niveau I en 1990, soit Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Comme les Lignes aériennes Canadien International Ltée n'existaient pas dans leur forme actuelle tout au cours de la période de onze ans, les opérations des transporteurs qui ont été fusionnées pour devenir LACI ont été combinées et les transporteurs sont présentés comme un seul. Les transporteurs qui ont constitué LACI comprennent les Lignes aériennes Canadien Pacific (LACP), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Nordair était une filiale d'Air Canada de 1980 à mai 1984, quand elle a été vendue à ses employés. En 1986, CP Air a acheté Nordair et fut présenté comme une partie de LACI tout au long de cet article. En 1987, CP Air a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant CP Air, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du second trimestre de 1987, LACI a commencé à déclarer les opérations fusionnées des compagnies LACP et Pacific Western Airlines Ltd. De 1987 à 1989, les données présentées pour LACI englobent les rapports distincts de LACI et de Wardair. En avril 1988, PWA Corp. société-mère de LACI a fait l'achat de Wardair. Ses opérations ont été fusionnées avec celles de LACI en janvier 1990.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre, 1991

Le tableau explicatif III ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

In the first quarter of 1991 the Air Canada affiliate network consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network included Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express, Time Air and Air Quebec Metro.

Dans le premier trimestre de 1991 le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la Société Soundair) et NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express, Time Air et Air Québec Métro.

Text Table III

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the two Major Canadian Air Carriers – First Quarter 1991

Tableau explicatif III

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premier trimestre, 1991

		Air Canada Affiliates Affiliés d'Air Canada	Canadian Airlines International Affiliates Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		835,629	585,263	3,326,718	2,218,254
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-10.3	-1.4	-18.1	-15.8
Market Share – Part du marché	%	13.9	9.7	55.4	36.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	360 414	236 258	4 718 881	4 395 217
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-3.4	13.0	-18.1	-17.9
Market Share – Part du marché	%	3.8	2.5	50.4	46.9
Passenger revenue – Recettes-passagers	$'000	105 573	66 871	620 128	515 456
Percentage change – Variation en pourcentage	%	15.4	15.4	-6.3	-2.2
Hours Flown – Heures de vol		48 757	39 958	125 479	106 856
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.0	-1.6	-4.1	-7.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	$	0.29	0.28	0.13	0.12

In the first quarter of 1991 the Air Canada and the CAIL affiliates both increased their market share of passengers by 1.0 and 1.5 percentage points respectively, over the same quarter of last year. The affiliates together accounted for 23.6% of enplaned scheduled passengers but only 6.3% of passenger kilometres. This reflects their short commuter-type route structures.

The Air Canada and CAIL families together, accounted for 92.3% of the scheduled passengers carried on Canadian air carriers and 97.3% of scheduled passenger kilometres. These were down from last year, but only by 0.5 and 0.2 of a point respectively.

The relative scheduled market shares of the two carrier families showed little change from last year. The CAIL family carried 36.9% of the passengers, up 0.4 of a point; and 46.9% of the passenger kilometres, down 0.1 of a point. The Air Canada family had the largest share of both passengers (55.4%) and passenger kilometres (50.4%). These also varied by less than a percentage point from last year.

Au premier trimestre de 1991, les affiliés d'Air Canada et des LACI ont tous deux augmenté leurs parts du marché des passagers de 1.0 et 1.5 point de pourcentage respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990. Ensemble les affiliés ont compté pour 23.6% des passagers réguliers, mais pour seulement 6.3% des passagers-kilomètres. Ceci reflète les structures de leurs itinéraires navetteurs de courte portée.

Ensemble les groupes d'Air Canada et des LACI ont transporté 92.3% des passagers réguliers des transporteurs aériens canadiens et 97.3% des passagers-kilomètres réguliers. Ces pourcentages ont diminué par rapport à l'année dernière mais par seulement 0.5 et 0.2 point de pourcentage respectivement.

Les parts du marché relatives des deux groupes de transporteurs aériens ont montré peu de changement depuis l'année dernière. Le groupe LACI a transporté 36.9% des passagers, une augmentation de 0.4 point de pourcentage; et 46.9% des passagers-kilomètres, une baisse de 0.1 point de pourcentage. Le groupe d'Air Canada avait la plus grande part du marché pour les passagers (55.4%) et les passagers-kilomètres (50.4%). Ces pourcentages ont aussi varié de moins d'un point de pourcentage depuis l'année dernière.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

Title
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.
Travel-Log
Domestic Traval (Canadian Travel Survey)
International Travel

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Titre
Opérations des transporteurs aériens au Canada, *Trimestriel,* Bilingue
Centre des statistiques de l'aviation – *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, *Trimestriel,* Bilingue
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, *Annuel,* Bilingue
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, *Annuel,* Bilingue
Aviation civile canadienne, *Annuel,* Bilingue
Statistique des affrètements aériens, *Annuel,* Bilingue
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, *Hors série,* publiée en 1986.
Info-voyages
Voyages intétieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)
Voyages internationaux

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeller sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.099	0.117	18.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.389	0.388	-0.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.807	0.923	14.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	34 085	30 832	-9.5
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	93.19	86.92	...

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.302	0.118	0.108	0.281
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	3.182	0.391	0.367	4.547
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.810	0.901	0.874	2.711
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	27 324	30 566	31 395	30 678
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	107.06	85.80	86.47	101.19

[1] *1990 total figures include Air Canada, Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air . – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, January-March 1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Janvier-mars 1991

		1990	1991	Change Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 453.0	26 833.4	1.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 604	12 310	-2.3
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	451 740	466 628	3.3
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 077.1	17 389.8	1.8
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	83.8	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	..	..	...
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	358.0	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	..	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	180.1	178.4	-0.9
– International travel – Voyages internationaux	$	296.5	317.8	7.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		117.6	125.2	6.5
– Transportation – Transports		115.2	120.5	4.6
– Public transportation – Transport public		110.9	129.1	16.4
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	118.1	..	...
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		126.2	..	...
– International travel – Voyages internationaux		100.2	..	...
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		114.3	110.2	-3.6
– Transport industry – Industrie du transport		109.9	100.5	-8.6
– Air transportation – Transport aérien		105.9	89.9	-15.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.1	14.9	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

Source: *Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1988, the per capita trip spending totalled $205.8 and the average spending per trip, $783.5. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $205.8 et les dépenses moyennes par voyage, $783.5.*

[4] *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, January-March 1991

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1991

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		102	108	5.9	281	303	7.8
Passengers – Passagers		9 209	7 660	-16.8	9 309	7 756	-16.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	144 132	132 390	-8.1	149 041	135 556	-9.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		17 184 706	14 694 361	-14.5	17 214 730	14 737 889	-14.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 718 471	1 469 436	-14.5	1 721 473	1 473 789	-14.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		392 145	366 266	-6.6	395 022	367 699	-6.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 110 615	1 835 702	-13.0	2 116 495	1 841 488	-13.0
Hours flown – Heures de vol		387	377	-2.5	489	475	-2.8
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		7 215	5 958	-17.4	7 253	6 001	-17.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	114 982	107 705	-6.3	115 274	107 968	-6.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 392 136	9 344 726	-18.0	11 398 676	9 356 502	-17.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 139 214	934 473	-18.0	1 139 868	935 650	-17.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		350 618	341 142	-2.7	350 740	341 332	-2.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 489 831	1 275 615	-14.4	1 490 608	1 276 983	-14.3
Hours flown – Heures de vol		300	283	-5.7	305	290	-4.9
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 994	1 702	-14.7	2 056	1 755	-14.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	29 150	24 685	-15.3	33 768	27 589	-18.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 792 570	5 349 635	-7.6	5 816 054	5 381 388	-7.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		579 257	534 964	-7.6	581 605	538 139	-7.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		41 527	25 124	-39.5	44 282	26 367	-40.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		620 784	560 087	-9.8	625 887	564 506	-9.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		87	95	8.9	131	130	-0.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	-	...	52	55	4.5
Hours flown: total – Heures de vol: total		87	95	8.6	184	185	0.8

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1991

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		4 769	-14.1	1 690	-18.7	1 297	-22.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	86 708	-7.2	15 432	0.6	33 417	-17.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 704 815	-10.1	3 529 635	-17.6	6 503 439	-15.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		470 482	-10.1	352 964	-17.6	650 344	-15.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		122 815	-1.9	34 503	-8.2	210 381	-9.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		593 297	-8.5	387 467	-16.9	860 725	-14.1
Hours flown – Heures de vol		353	-0.7	63	-1.9	59	-14.1
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 460	-16.4	927	-21.6	613	-16.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	65 791	-8.1	10 281	-6.9	31 896	-2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 312 158	-14.7	1 511 125	-27.7	3 533 219	-17.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		431 216	-14.7	151 112	-27.7	353 322	-17.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		107 630	-4.5	29 019	-9.8	204 683	-0.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		538 846	-12.8	180 131	-25.3	558 005	-11.6
Hours flown – Heures de vol		222	-3.9	37	-4.0	31	-12.7
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		309	45.5	763	-14.9	684	-27.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	20 917	-4.1	5 151	19.9	1 521	-80.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		392 657	117.3	2 018 510	-8.1	2 970 220	-13.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		39 266	117.3	201 851	-8.1	297 022	-13.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		15 185	22.3	5 485	0.9	5 697	-78.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		54 450	78.6	207 336	-7.9	302 719	-18.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		87	5.0	26	1.3	17	-24.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		44	4.9	-	-	11	2.7
Hours flown: total – Heures de vol: total		131	5.0	26	1.3	28	-15.6

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 858	5 286	-9.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	103 139	97 106	-5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 121 739	10 085 352	-16.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 212 174	1 008 535	-16.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		347 477	334 474	-3.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 559 651	1 343 009	-13.9
Hours flown – Heures de vol		172	190	10.3
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 175	4 734	-8.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	102 270	96 597	-5.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 531 118	8 733 704	-17.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		16 079 917	14 764 942	-8.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	65.49	59.15	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 053 112	873 370	-17.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		344 551	332 573	-3.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 397 663	1 205 943	-13.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 404 568	2 190 673	-8.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.13	55.05	...
Hours flown – Heures de vol		159	173	9.1
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		682	552	-19.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	868	509	-41.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 590 622	1 351 648	-15.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		159 062	135 165	-15.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		2 925	1 901	-35.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		161 988	137 066	-15.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		13	17	23.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		13	17	23.9

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		302	2 708	1 948	328
Goods carried – Marchandises transportées	kg	977	60 259	35 167	703
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		114 182	5 002 937	4 836 972	131 262
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		11 418	500 294	483 697	13 126
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		326	195 874	137 969	304
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		11 745	696 168	621 666	13 430
Hours flown – Heures de vol		13	82	77	18
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		294	2 491	1 633	316
Goods carried – Marchandises transportées	kg	977	60 022	34 895	703
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		101 631	4 358 467	4 158 959	114 646
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		242 997	6 993 073	7 277 590	251 281
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	41.82	62.33	57.15	45.62
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		10 163	435 847	415 896	11 465
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		326	194 707	137 236	304
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		10 490	630 553	553 132	11 769
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		27 831	1 094 080	1 031 951	36 811
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	37.69	57.63	53.60	31.97
Hours flown – Heures de vol		13	77	67	17
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		8	217	315	12
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	237	272	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 550	644 470	678 013	16 615
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 255	64 447	67 801	1 662
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 168	733	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 255	65 615	68 534	1 662
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	5	10	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	5	10	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1991

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	61	65	6.6
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 122[1]	1 728	-18.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	39	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	--	680	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	185	...
Quebec – Québec	9 711	8 832	-9.1
Ontario	1 943	2 289	17.8
Manitoba	1 834	1 650	-10.0
Saskatchewan	316	266	-15.8
Alberta	3 268	4 448	36.1
British Columbia – Colombie-Britannique	21 476	23 514	9.5
Yukon	466	485	4.1
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2 466	1 863	-24.5
Total	43 602	45 979	5.5
International	10 484	10 769	2.7
Total	54 086	56 748	4.9

[1] *Includes Nova Scotia. – Comprend la Nouvelle-Écosse.*

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1991

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1991

	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 396 289	1 333 858	-4.5
– Passengers – Passagers	1 247 040	1 191 184	-4.5
– Goods – Marchandises	149 249	142 674	-4.4
Charter services – Services d'affrètement	286 186	296 588	3.6
– Passengers – Passagers	273 104	283 182	3.7
– Goods – Marchandises	13 082	13 406	2.5
Other flying services – Autres services aériens	1 826	2 381	30.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 337	2 027	51.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	71 694	67 520	-5.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 757 332	1 702 375	-3.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 275	19 176	-0.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	666 313	697 218	4.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	233 246	222 505	-4.6
General services and administration – Services généraux et administration	870 035	878 161	0.9
Depreciation – Dépréciation	69 897	82 495	18.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 858 766	1 899 556	2.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(101 435)	(197 181)	94.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	23 183	(1 223)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	26 128	23 337	-10.7
Interest expenses – Intérêts versés	71 969	90 828	26.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	875	(32 339)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(21 783)	(101 052)	363.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(123 218)	(298 233)	142.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(42 441)	(113 222)	166.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(80 776)	(185 011)	129.0

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991

	Total[1]		
	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 174 044	1 154 929	-1.6
– Passengers – Passagers	1 039 911	1 025 985	-1.3
– Goods – Marchandises	134 133	128 945	-3.9
Charter services – Services d'affrètement	84 527	85 024	0.6
– Passengers – Passagers	83 841	84 731	1.1
– Goods – Marchandises	686	293	-57.3
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	51 445	42 144	-18.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 310 015	1 282 098	-2.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	12 375	13 271	7.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	461 894	489 595	6.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	152 398	152 158	-0.2
General services and administration – Services généraux et administration	729 413	754 310	3.4
Depreciation – Dépréciation	49 738	65 699	32.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 405 817	1 475 033	4.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(95 802)	(192 936)	101.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	21 003	(1 439)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	24 330	22 664	-6.8
Interest expenses – Intérêts versés	49 742	76 925	54.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(321)	(34 681)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(4 731)	(90 381)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(100 533)	(283 316)	181.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(42 211)	(115 277)	173.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(58 322)	(168 040)	188.1

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
		$'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	31 721	590 757	498 906	33 546
– Passengers – Passagers	30 682	514 555	448 585	32 163
– Goods – Marchandises	1 038	76 202	50 321	1 383
Charter services – Services d'affrètement	1 277	36 454	44 430	2 864
– Passengers – Passagers	1 277	36 161	44 430	2 864
– Goods – Marchandises	-	293	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	119	22 002	19 772	250
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	33 117	649 213	563 108	36 660
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	804	8 520	3 838	109
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	10 163	240 848	225 903	12 680
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	5 744	88 853	51 764	5 797
General services and administration – Services généraux et administration	13 268	382 237	343 698	15 107
Depreciation – Dépréciation	954	36 229	25 979	2 536
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	30 934	756 688	651 183	36 229
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 183	(107 475)	(88 075)	431
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	(1 744)	377	(72)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	165	20 104	2 225	169
Interest expenses – Intérêts versés	6 444	39 079	27 719	3 684
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(34 243)	(438)	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(6 279)	(54 961)	(25 555)	(3 586)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(4 096)	(162 436)	(113 629)	(3 155)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 727)	(62 709)	(49 616)	(1 225)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(2 369)	(99 727)	(64 013)	(1 930)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1991

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 824	6 212	6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	105 278	123 105	16.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 235	8 640	4.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 321	73 165	13.7
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	4 408	3 178	-27.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	48 008	32 255	-32.8
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 019	9 260	15.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	76 185	93 776	23.1
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 011	17 392	8.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	127 785	156 004	22.1
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 965	6 973	-12.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	77 861	51 459	-33.9
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 462	51 655	2.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	499 437	529 763	6.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 184 780	1 062 564	-10.3
Cost – Coût	$ '000	336 288	340 358	1.2
Gasoline – Essence	L '000	5 539	6 375	15.1
Cost – Coût	$ '000	3 269	3 019	-7.7
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	219	260	18.7
Cost – Coût	$ '000	1 451	1 793	23.5
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	78	190	142.2
Cost – Coût	$ '000	160	150	-6.1

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1991

		Total	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 713	254	1 755	1 435	269
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	96 412	2 373	49 913	41 357	2 769
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 566	144	3 134	3 060	228
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	62 252	602	31 920	28 663	1 067
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 360	219	178	814	149
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	17 092	1 944	4 877	9 054	1 218
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 513	189	3 271	3 822	231
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	79 038	1 620	36 100	39 495	1 822
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 824	406	8 164	6 936	318
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	147 026	1 848	87 454	56 176	1 548
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 607	-	4 738	1 869	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	49 000	-	34 020	14 980	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	41 583	1 212	21 240	17 936	1 195
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	450 819	8 387	244 284	189 725	8 423
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	824 421	16 449	401 167	390 641	16 163
Cost – Coût	$ '000	260 508	5 480	125 362	123 790	5 877
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	141	59	26	52	4
Cost – Coût	$ '000	821	382	146	272	22
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the first quarter of 1991, 62.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the fourth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 65.4%, up from 62.3% in 1990.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 63.3% of the traffic during the first quarter of 1991, up from 58.7% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.3 percentage points (62.8% to 66.1%) during this period. In contrast, for northern services, 42.0% of passenger traffic (representing 46.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1990, the corresponding figures were 46.9% for passengers and 49.5% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 98%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1991, on long-haul services, discount carriage represented 65.9% of passenger volume and 66.8% of passenger-kilometres; this compared with 60.9% and 63.1% respectively, for short-haul services.

The increase in the proportion of discount fares during the first quarter of 1991 compared to 1990, can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carrier Intair in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1991, 62.1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.9 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la quatrième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 62.3% en 1990 à 65.4% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 63.3% du trafic au cours du premier trimestre de 1991, une augmentation par rapport à 58.7% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3.3 points de pourcentage (62.8% à 66.1%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 42.0% du trafic de passagers (représentant 46.0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 46.9% et 49.5% respectivement au cours du premier trimestre de 1990.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 98%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65.9% du volume de passagers et 66.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 60.9% et 63.1%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et le transporteur indépendant Intair dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1990 I**	126.2	131.6	119.2
	II	130.2	135.7	123.3
	III	136.5	142.0	129.3
	IV	140.8	152.2	128.2
	1991 I	..	..	..
Southern services – Services secteur sud	1990 I	126.4	131.9	119.4
	II	130.4	136.0	123.3
	III	136.8	142.5	129.5
	IV	140.8	152.4	128.1
	1991 I	..	..	..
Northern services – Services secteur nord	1990 I	118.8	124.5	111.3
	II	124.4	129.7	118.0
	III	126.8	132.6	119.6
	IV	138.4	146.4	127.4
	1991 I	..	..	..
International	**1990 I**	100.2	115.5	95.8
	II	102.9	116.4	100.2
	III	113.9	122.7	113.1
	IV	111.5	135.1	103.9
	1991 I	..	..	..

International Sector

During the first quarter of 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost three out of every four (73.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 1.0 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varied rather widely from one province to another, with 52.8% for Alberta to 74.8% for Quebec (see Table 5.4). Manitoba, Saskatchewan and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Quebec does not mean that Quebec residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact be Halifax or Toronto, in which case both Nova Scotia or Ontario could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de trois passagers sur quatre (73.5%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1.0 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 52.8% en Alberta et 74.8% au Québec (voir tableau 5.4). Le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Québec, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Montréal, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de l'Ontario peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	8.0	5.5	30.0	28.5	58.2	62.1	3.4	3.7
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.2	8.4	5.9	29.1	26.8	58.7	63.3	3.6	3.8
Short-Haul – Court-courrier	0.2*	0.1*	5.6	2.9	38.9	32.9	52.3	60.9	3.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.5*	0.3	10.5	9.0	21.3	20.3	63.7	65.9	4.0	4.5
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.5*	0.4	52.0	56.6	46.9	42.0	0.5	1.0
International	0.7	0.7	6.5	5.6	15.1	14.2	72.5	73.5	5.2	6.0

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.5	0.4	11.4	9.2	21.9	21.1	62.3	65.4	3.8	4.0
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.4	11.8	9.6	21.0	19.8	62.8	66.1	3.9	4.1
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	5.7	3.3	36.9	30.4	54.2	63.1	3.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.6*	0.4	12.9	11.0	18.0	17.5	64.4	66.8	4.1	4.3
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.5	0.5*	49.3	52.5	49.5	46.0	0.6	1.0*
International	1.0	0.9	7.9	7.4	7.7	7.5	78.5	78.9	4.8	5.4

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	8.6*	6.1*	32.5	26.8*	55.0	65.3	3.8*	1.8*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	x	**	x	29.6*	x	63.5	x	**	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	**	9.2	7.5	24.8	25.0	60.9	63.4	4.9*	3.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	x	**	x	24.6	x	68.6	x	6.4*	x
Quebec – Québec	0.2	0.2*	8.7	5.4	33.3	16.4	53.1	74.8	4.7	3.3
Ontario	0.4	0.3*	9.8	7.8	27.2	20.4	58.5	67.2	4.0	4.2
Manitoba	**	0.1*	7.3	5.5	33.6	32.9	56.1	57.2	2.9	4.3
Saskatchewan	**	**	3.9*	3.6*	31.4	37.2	62.3	54.5	2.5	4.6
Alberta	0.3*	0.2	6.8	4.7	36.5	39.4	54.0	52.8	2.4	2.9
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.3*	0.2*	6.8	3.6	27.4	32.6	63.1	60.2	2.4	3.4
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	8.0	5.5	30.0	28.5	58.2	62.1	3.4	3.7

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Saskatchewan, Alberta and British Columbia and the territories which witnessed declines of 7.8 percentage points, 1.2 percentage points and 2.9 percentage points, respectively. The largest increases were in Quebec (21.7 percentage points) and Newfoundland (10.3 percentage points).

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 7.8 points de pourcentage, 1.2 point de pourcentage et 2.9 points de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (21.7 points de pourcentage) et à Terre-Neuve (10.3 points de pourcentage).

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	Change / Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	181	216	19.5	**	0.1*	4.0	2.3	44.9	43.1	49.4	51.7	1.6*	2.9
Edmonton[1]	68	109	60.3	**	**	0.5*	0.5*	68.3	61.2	30.5	36.9	0.6*	1.4
Halifax	1	--	...	-	-	**	-	39.2*	**	54.4	**	**	**
Montréal[2]	213	180	-15.5	0.3	**	8.7	4.8	34.7	12.5	51.5	79.5	4.9	2.9
Ottawa	144	120	-16.5	0.3*	**	6.9	5.0	37.2	29.8	51.9	60.0	3.7	4.8
Regina	28	31	7.7	**	**	3.0*	1.4*	42.0	48.6	53.4	45.5	1.5*	4.4*
Saskatoon	29	30	2.2	**	**	1.3*	0.7*	44.9	51.7	52.0	43.8	1.8*	3.9*
Toronto	342	307	-10.3	0.2*	0.1*	8.1	5.1	37.1	18.7	50.5	72.4	4.0	3.7
Vancouver	141	233	66.0	**	--*	4.3	1.9	32.1	37.8	62.0	57.3	1.5	3.0
Winnipeg	33	25	-24.8	**	-	2.3	1.2*	54.5	56.5	42.1	39.9	1.1*	2.4*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	124	114	-7.9	0.9*	0.5*	15.1	13.3*	17.5	18.8*	62.9	64.0	3.6	3.3
Edmonton[1]	150	123	-18.2	0.3*	0.2*	6.3	6.3*	26.9	24.6	63.4	64.4	3.1	4.5
Halifax	143	109	-23.5	0.2*	**	9.2	7.5	24.7	25.0	61.0	63.4	4.9*	3.9
Montréal[2]	82	60	-27.2	**	0.3*	11.4	8.6*	26.6	21.7	56.8	65.3	5.0	4.1
Ottawa	65	54	-17.8	0.3*	0.3*	12.4	11.7	26.0	26.4	56.1	57.4	5.2	4.2
Regina	32	26	-17.1	**	**	5.7*	7.3*	19.4	20.6*	70.6	67.5	4.2*	4.4
Saskatoon	31	26	-17.0	-	**	5.1*	6.6*	21.0	20.2	71.6	67.1	2.3	6.1*
Toronto	500	425	-15.1	0.7	0.4*	12.4	10.7	16.8	17.6	66.1	66.9	4.1	4.3
Vancouver	282	248	-12.3	0.6*	0.4*	10.8	8.4*	20.6	18.6	64.4	67.8	3.6	4.9
Winnipeg	157	122	-22.1	**	**	8.8	6.7*	26.7	25.8	60.9	62.6	3.4	4.9

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1991

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	195.2	...	219.8	5.9	144.8	12.7	92.0	1.1	81.6	-1.3
Edmonton[1]	**	...	108.5	27.9	127.8	37.2	80.5	17.9	63.1	3.5
Halifax	-	-	-	...	**	...	**	...	**	...
Montréal[2]	**	...	209.5	18.4	173.1	13.9	98.4	7.1	84.5	15.3
Ottawa	**	...	172.1	14.7	150.8	15.4	84.7	4.3	77.5	2.2
Regina	**	...	200.0	5.2	184.4	10.9	92.4	5.2	92.1	-6.7
Saskatoon	**	...	179.5	-0.4	181.3	8.7	90.7	9.6	86.3	0.5
Toronto	202.1	12.5	196.4	16.4	165.4	11.8	95.2	4.7	86.4	12.8
Vancouver	222.9*	...	222.9	7.8	158.3	-4.7	85.3	-11.5	71.9	-15.3
Winnipeg	-	...	223.7	11.8	219.5	21.6	100.0	5.7	103.1	-1.6
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	667.3	12.8	580.9	18.9	390.7	10.2	186.9	-0.4	232.3	5.8
Edmonton[1]	615.0	2.7	528.0	14.4	320.6	18.2	158.7	2.1	184.9	-3.2
Halifax	**	...	312.3	10.9	266.9	19.4	133.0	5.0	142.8	7.1
Montréal[2]	592.8*	...	591.2	19.1	396.6	22.5	198.5	10.7	206.7	-10.0
Ottawa	599.7*	11.4	531.9	10.8	392.0	17.8	194.5	1.1	259.6	17.0
Regina	**	...	458.9	14.2	375.2	20.6	159.8	-4.0	162.0	-14.8
Saskatoon	**	...	479.7	23.9	362.9	21.7	153.1	-5.2	166.1	-10.1
Toronto	739.9	15.7	559.7	17.3	373.8	17.1	180.9	0.9	213.1	5.6
Vancouver	792.2	9.3	649.2	12.7	379.4	15.8	194.9	2.1	247.5	1.5
Winnipeg	**	...	395.3	17.5	333.7	15.7	146.0	0.6	158.0	-8.0

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities[1] during the first quarter of 1991 compared to the same quarter in 1990. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the first quarter of 1991 increased in five of the top ten Canadian cities[2]. The gains ranged from 2.3 percentage points in Calgary to 28.0 percentage points in Montréal. The proportion decreased from 53.4% to 45.5% in Regina, from 52.0% to 43.8% in Saskatoon, from 62.0% to 57.3% in Vancouver and from 42.1% to 39.9% in Winnipeg during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Regina and Saskatoon, posted gains; these ranged from 0.8 percentage point in Toronto to 8.5 percentage points in Montréal.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 60.0%; Vancouver (67.8%) ranked first, followed by Regina (67.5%) and Saskatoon (67.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.3%), Ottawa (11.7%) and Toronto (10.7%).

Average Fares

During the first quarter of 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada decreased slighly. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $178, down 0.9% from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $318, an increase of 7.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Winnipeg where the domestic fare averaged $205; the lowest in Montréal, where it averaged $154. The average domestic fare also exceeded the national level in Regina ($179), Vancouver ($196), Toronto ($198) and Winnipeg ($205). It rose in five of the top cities[2], with gains ranging from 2.8% in Toronto to 7.2% in Saskatoon. Calgary (-0.7%), Montréal (-2.6%) and Vancouver (-10.3%) posted declines. It remained virtually unchanged in Edmonton.

1 *Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1991.*

2 *Due to the unreliability of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.*

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies[1] au cours du premier trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1991 a augmenté dans cinq des dix principales villes canadiennes[2]. Les hausses variaient entre 2.3 points de pourcentage à Calgary et 28.0 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 53.4% à 45.5% à Regina, de 52.0% à 43.8% à Saskatoon, de 62.0% à 57.3% à Vancouver et de 42.1% à 39.9% à Winnipeg. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Regina et Saskatoon, ont enregistré un gain, compris entre 0.8 point de pourcentage à Toronto et 8.5 points de pourcentage à Montréal.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 60.0% dans la plupart des villes: Vancouver (67.8%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (67.5%) et Saskatoon (67.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.3%), Ottawa (11.7%) et Toronto (10.7%).

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement diminué. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $178, en baisse de 0.9% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $318, en hausse de 7.2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $205 à Winnipeg et $154 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Regina ($179), Vancouver ($196), Toronto ($198) et Winnipeg ($205). Il s'est accru dans cinq des principales villes[2], les gains oscillant entre 2.8% à Toronto et 7.2% à Saskatoon. Des baisses ont été observées à Calgary (-0.7%), Montréal (-2.6%) et Vancouver (-10.3%). Il est demeuré pratiquement inchangé à Edmonton.

1 *En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1991.*

2 *À cause de la non fiabilité des données, les résultats pour Halifax, pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.*

During the first quarter of 1991, the business and economy fares increased in all major cities[3] except for Saskatoon and Vancouver where the business class and economy fares declined respectively on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities[3] for short-haul trips, with the exception of Vancouver where it decreased by 11.5%. For long-haul services, the average discount fares increased in seven of the top ten Canadian cities. Halifax (5.0%) and Montréal (10.7%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $220 for short-haul trips, while Montréal registered a high of $397 for long-haul trips.

[3] *Due to the unreliability of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.*

Au cours du premier trimestre de 1991, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes[3] à l'exception de Saskatoon et de Vancouver où les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont respectivement diminué sur les liaisons de courte distance (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes[3] pour les services court-courriers à l'exception de Vancouver où il a diminué de 11.5%. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont augmenté dans sept des dix principales villes. Halifax (5.0%) et Montréal (10.7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $220 pour les voyages court-courriers, et Montréal, un tarif de $397 pour les voyages long-courriers.

[3] *À cause de la non fiabilité des données, les résultats pour Halifax, pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.*

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1991 are shown in the following table with comparative first quarter 1990 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1990 sont également présentées.

	1990	1991	% Change Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	25	23	-8.0	Niveau II
Level III	69	77	11.6	Niveau III
Level IV	160	176	10.0	Niveau IV
Total	**256**	**280**	**9.4**	**Total**

c) The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1991 are as follows: Level II - 1, Level III - 3, Level IV - 19.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) The charter company Worldways went bankrupt during the fourth quarter of 1990.

f) During the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations including the previous Wardair services.

g) The Persian Gulf war caused fuel prices to rise dramatically during the fourth quarter of 1990.

h) A economic recession began in the second quarter of 1990.

i) Air BC and Time Air became Level I carriers in 1991.

c) Pour le premier trimestre de 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 3, niveau IV - 19.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) La compagnie des services d'affrètement Worldways a fait faillite pendant le quatrième trimestre de 1990.

f) Au cours du premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

g) Au cours du quatrième trimestre de 1990, la guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.

h) Une récession économique a commencé au deuxième trimestre de 1990.

i) Air BC et Time Air sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991.

j) Canadian's new Terminal III at Toronto's Pearson Airport opened February 21, 1991.

k) The industry saw major layoffs in the first quarter of 1991.

l) City Express was permanently grounded February 25, 1991 by high debts.

m) Inter-Canadien was formed in March 1991 when Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets Lignes aériennes Inter-Québec Inc.

j) Le nouveau terminal III des Lignes aériennes Canadien International Ltée s'est ouvert à l'aéroport Pearson le 21 février 1991.

k) Durant le premier trimestre de 1991, plusieurs mises à pied ont eu lieu dans l'industrie du transport.

l) City Express a suspendu définitivement ses opérations le 25 février 1991 dû à des dettes trop élevées.

m) Inter-Canadien a été fondé en mars 1991 quand le transporteur Canadian Regional Airlines Ltd. a acheté les actifs des Lignes aériennes Inter-Québec Inc.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale desE tats-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

<u>Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire</u>

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____

☐ Payment enclosed $ _____

☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number _____

Expiry Date _____

Signature _____

Client Reference Number _____

Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price			Qty	Total $
			Canada $	United States US$	Other Countries US$		

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584
Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____
Service _____
À l'attention de _____
Adresse _____
Ville _____ Province _____
Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____
☐ Paiement inclus _____ $
☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte
Date d'expiration

Signature _____
Numéro de référence du client _____

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée	Abonnement annuel ou prix de la publication			Qté	Total $
			Canada $	États-Unis $ US	Autres pays $ US		



What happened to the cost of living last month?

The Consumer Price Index will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), **The Consumer Price Index** gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:

- transportation
- food
- clothing
- housing
- health and personal care
- recreation, reading and education
- tobacco products and alcoholic beverages

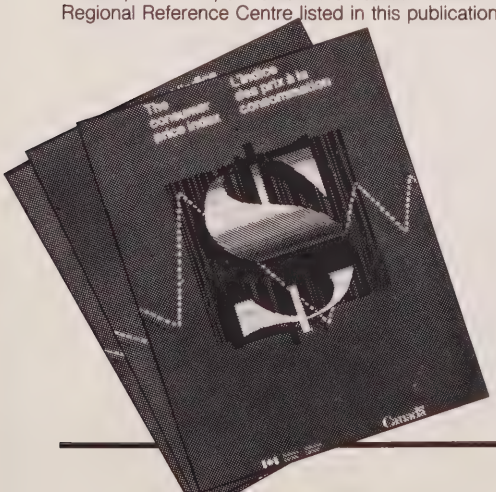
Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of change.

Get the facts.

Subscribe to **The Consumer Price Index** (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for $93 in Canada, US$112 in the United States and US$130 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.



Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier ?

L'indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupiez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, **L'indice des prix à la consommation** vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur:

- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changement.

Abonnez-vous !

L'indice des prix à la consommation (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 93 $ au Canada, 112 $ US aux États-Unis et 130 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using VISA or MasterCard, call toll-free,

Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais le

1-800-267-6677

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then ***Canadian Social Trends*** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, ***Canadian Social Trends*** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, ***Canadian Social Trends*** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, ***Canadian Social Trends*** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is $34 annually in Canada, US$40 in the United States and US$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE ?

Alors ***Tendances sociales canadiennes*** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, ***Tendances sociales canadiennes*** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, ***Tendances sociales canadiennes*** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

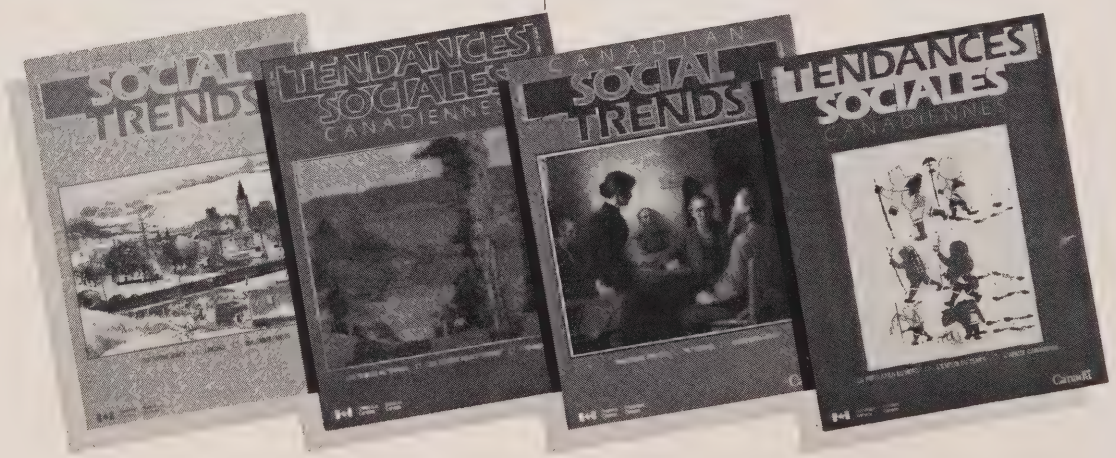
Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 $ l'abonnement annuel au Canada, 40 $ US aux États-Unis et 48 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

April – June 1991

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril – juin 1991



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1991

Statistique Canada
Division des Transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des Transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1991

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1992

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 22 No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Mars 1992

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29.00 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34.00 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

Catalogue 51-002, vol. 22 nº 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, B. Snider is the Statistician, and F. Brault is acting Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head and G. Forget is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Ell a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, B. Snider est le statisticien et F. Brault est le chef intérimaire de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est le chef de section, a également contribué à la production de cette publication et G. Forget est la statisticienne.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 20

Factors Which May Have Influenced the Data 24

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 20

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 24

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- The number of carriers for Levels I-IV was 294 in the second quarter of 1991, up 5% from 279 carriers in the same period of 1990.

- Level I carriers in 1991 increased with the addition of AirBC and Time Air. All Level I operating statistics (except the number of hours flown) declined between the second quarters of 1990 and 1991 inspite of their inclusion. The increase of almost 10% in the number of hours flown also reflects their inclusion.

- Passenger traffic declined 22% for Air Canada and 18% for Canadian International Airlines (CAIL) in the second quarter of 1991 to just over 5 billion and slightly less than 5 billion passenger-kilometres, respectively, from the previous year.

- Capacity for Air Canada decreased 16% to 7.5 billion available seat-kilometres and 8% for CAIL to 7.6 billion available seat-kilometres between the second quarters of 1990 and 1991. This was as a result of reducing fleet size and eliminating unprofitable routes in both carriers and was the second consecutive quarter in which CAIL offered more capacity than Air Canada. Load factors for Air Canada and CAIL declined to 67% and 59%, respectively, from 71% and 67%, respectively, during this period. Second quarter 1991 average trip length declined 4% for Air Canada and 1% for CAIL over second quarter 1990.

- Total domestic passenger-kilometres, in the second quarter of 1991 declined 17% from the second quarter of 1990 to 5.5 billion. Total transborder passenger-kilometres decreased a corresponding 11% to 2.2 billion while total international passenger-kilometres declined 17% to 6.8 billion.

Financial Data

- The 7% decline in operating revenue to $1.79 billion was partially offset by a 2% decline in operating expenses to $1.82 billion resulting in an operating loss of $20 million in the second quarter of 1991 over 1990 for Level I-III carriers. This resulted in a second quarter 1991 net loss for the industry of $52 million.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de transporteurs de niveaux I-IV a atteint 294 au cours du deuxième trimestre de 1991, un accroissement de 5% par rapport aux 279 transporteurs durant la même période de 1990.

- Le nombre de transporteurs de niveau I a augmenté en 1991 avec l'inclusion d'AirBC et Time Air. Malgré ceci, toutes les statistiques d'exploitation pour le niveau I (sauf le nombre d'heures de vol) ont diminué entre les deuxièmes trimestres de 1990 et 1991. L'augmentation de presque 10% du nombre d'heures de vol reflète aussi ce changement.

- Au cours du deuxième trimestre de 1991, le nombre de passagers d'Air Canada a diminué de 22% et des Lignes aériennes Canadien International (LACI) de 18%, avec un peu plus de 5 milliards et un peu moins de 5 milliards de passagers-kilomètres respectivement, par rapport à l'année précédente.

- Le nombre de sièges-kilomètres disponibles d'Air Canada a diminué de 16% à 7.5 milliards de sièges-kilomètres disponibles et de 8% à 7.6 milliards de sièges-kilomètres disponibles pour LACI entre les deuxièmes trimestres de 1990 et 1991. Ceci était le résultat de la réduction de la flotte et de l'abandon des routes peu rentables par les deux transporteurs et c'était le deuxième trimestre consécutif que LACI a offert plus de sièges qu'Air Canada. Les coefficients de chargement d'Air Canada et de LACI ont chuté à 67% et 59% respectivement, par rapport à 71% et 67% respectivement, durant cette période. La distance moyenne de voyage au deuxième trimestre de 1991 a chuté de 4% pour Air Canada et de 1% pour LACI par rapport au deuxième trimestre de 1990.

- Le nombre de passagers-kilomètres intérieurs pendant le deuxième trimestre de 1991 a diminué de 17% par rapport au deuxième trimestre de 1990, pour atteindre 5.5 milliards. Le nombre de passagers-kilomètres transfrontaliers a chuté de 11% à 2.2 milliards, alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a baissé de 17% à 6.8 milliards.

Données financières

- La diminution de 7% des recettes d'exploitation qui ont atteint $1.79 milliard a été contrebalancée en partie par une diminution de 2% des dépenses d'exploitation qui se sont chiffrées à $1.82 milliard. La perte d'exploitation au cours du deuxième trimestre de 1991 par rapport à 1990 pour les transporteurs de niveaux I-III était de $20 millions. Ceci a eu pour résultat des pertes nettes de $52 millions au cours du deuxième trimestre de 1991 pour l'industrie.

- Level I second quarter operating revenue decreased 4% to $1.39 billion from 1990 to 1991. Second quarter operating expenses increased 2% to $1.43 billion for an operating loss of $38 million and a net loss of $67 million.

- The ratio of revenue to passenger-kilometres increased 10% for Air Canada to 12.0 cents and by 16% for CAIL to 11.3 cents between the second quarters of 1990 and 1991. These were offset by increases in expenditures for each available seat-kilometre of 12% by Air Canada to 9.6 cents and 9% by CAIL to 8.4 cents during the same period.

- Overall, Level I employment declined 2% between the first and second quarters of 1991. Both Air Canada and CAIL showed increases in the number of employees (2% and 1%, respectively) and salaries (16% and 18%, respectively) in the General Management and Administration category and decreases in number in the pilots and co-pilots category (3% and 2% respectively).

- The high Level I cost of turbine fuel during the first quarter of 1991 (31.6 cents/litre) returned to the typical cost of 26.1 cents/litre during the second quarter of 1991.

Fare Basis Data

- During the second quarter of 1991, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 63% in 1990. For the international markets, over two out of every three (70%) scheduled passengers flew on discount fares.

- Two provinces (Newfoundland and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the second quarter of 1991. Saskatchewan and Manitoba with increases of about 8 and 4 percentage points respectively, compared to the same period in 1990, posted the largest increases.

- During the second quarter of 1991, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to $190, up 1% from the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled $351, an increase of 5% relative to a year earlier.

- Au cours du deuxième trimestre de 1991, le total des recettes d'exploitation de niveau I a diminué de 4% à $1.39 milliard par rapport au deuxième trimestre de 1990 alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 2% à $1.43 milliard. Les transporteurs ont enregistrré une perte d'exploitation de $38 millions et une perte nette d'exploitation de $67 millions.

- Le ratio des recettes par rapport aux passagers-kilomètres a augmenté de 10% pour Air Canada pour atteindre 12.0 cents et de 16% pour LACI pour atteindre 11.3 cents entre les deuxièmes trimestres de 1990 et 1991. Ces augmentations étaient compensées par des augmentations des dépenses pour chaque siège-kilomètre disponible de 12% pour Air Canada à 9.6 cents et de 9% pour LACI à 8.4 cents durant la même période.

- En général, le nombre d'employés de niveau I a diminué de 2% entre les premier et deuxième trimestres de 1991. Air Canada et LACI ont montré des accroissements du nombre d'employés (2% et 1% respectivement) et des salaires (16% et 18% respectivement) dans la catégorie gestion et administration générales et des baisses du nombre d'employés dans la catégorie pilotes et copilotes (3% et 2% respectivement).

- Le coût élevé du carburant à turbine pour le niveau I pendant le premier trimestre de 1991 (31.6 cents/litre) est retourné à son coût typique de 26.1 cents/litre au cours du deuxième trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du deuxième trimestre de 1991, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 63% en 1990. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (70%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Deux provinces (Terre-Neuve et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1991. La Saskatchewan et le Manitoba avec des hausses respectives d'environ 8 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1990.

- Au cours du deuxième trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $190, en hausse de 1% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à $351, en hausse de 5% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level

by Ghysline Forget

This study examines the provincial pattern of discount fare utilization for the second quarters of the years 1987-1991. It also explores the air fares paid by the travellers in the different provinces. With the help of the fare basis data, which were compiled on the basis of the province or territory of enplanement of the passengers, the following questions are addressed:

- With the economic regulatory reform in the Canadian air transport industry that took place on January 1, 1988, did the use of discount fares become more evenly distributed or less so, at the provincial level? Which provinces had the largest fluctuations?
- What was the impact of discount fare shifts on intra and interprovincial travellers?
- What was the impact of deregulation on air fares in the different provinces?

Discount Fare Utilization

As evidenced by Figure 1, between the second quarters of 1987 and 1991[1], there was an upward growth in the use of discount fares in all provinces (including the territories), with gains ranging from 1.1 percentage points in British Columbia and the territories to 20.5 percentage points in Quebec. However, in 1989, most of the provinces posted declines compared to 1988. The exceptions were Prince Edward Island (0.3 percentage point), Alberta (1.2), British Columbia and the territories (3.1) and New Brunswick (5.0).

The larger proportion of discount fares in most of the provinces during the second quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to the intense competition for market shares among the three major carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) of that period.

In the second quarter of 1990, discount fare use was greater in eight of ten provinces compared to 1989. For the same period in 1991, six provinces[1] registered a greater discount fare utilization. The increase in the proportion of discount fares in 1990 can be attributed to three principal factors while the 1991 increase can be attributed to the first two of these factors as follows:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share;

[1] *In 1991 due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.*

Études spéciales

Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des provinces

par Ghysline Forget

L'exposé qui suit examine le schéma provincial de l'utilisation des tarifs réduits au cours des deuxièmes trimestres des années 1987-1991. Il porte également sur les tarifs aériens payés par les voyageurs dans les différentes provinces. À l'aide de données sur la base tarifaire, établies en fonction de la province ou du territoire d'embarquement des passagers, nous avons abordé les questions suivantes:

- Avec la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien qui a été introduite le 1er janvier 1988, l'utilisation des tarifs réduits est-elle devenue plus uniforme ou moins uniforme au niveau provincial? Quelles provinces ont enregistré les plus fortes variations?
- Quel a été l'effet des changements dans les tarifs réduits sur les voyageurs intra et interprovinciaux?
- Quel a été l'effet de la déréglementation sur les tarifs aériens dans les différentes provinces?

Utilisation des tarifs réduits

Tel qu'il est montré à la figure 1, entre les deuxièmes trimestres de 1987 et 1991[1], toutes les provinces (incluant les territoires) ont connu une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits, avec des gains oscillant entre 1.1 point de pourcentage en Colombie-Britannique et dans les territoires et 20.5 points de pourcentage au Québec. Cependant, en 1989, la plupart des provinces ont enregistré des baisses par rapport à 1988. Les exceptions furent l'Île-du-Prince-Édouard (0.3 point de pourcentage), l'Alberta (1.2), la Colombie-Britannique et les territoires (3.1) ainsi que le Nouveau-Brunswick (5.0).

La plus forte proportion des tarifs réduits dans la plupart des provinces au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs (c.-à-d. Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée. et Wardair) de cette période pour acquérir une plus grande part du marché.

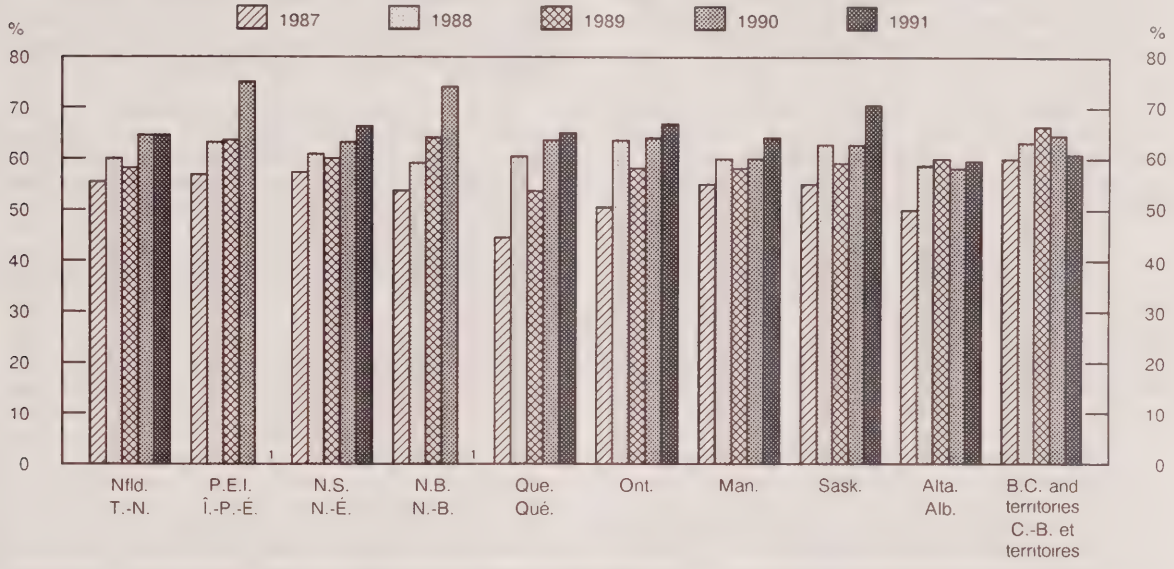
Au deuxième trimestre de 1990, huit des dix provinces ont affiché une utilisation des tarifs réduits supérieure à celle de 1989. Le rapport correspondant, pour la même période en 1991, était de six provinces[1]. La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1990 peut être attribuée à trois principaux facteurs et celle de 1991 aux deux premiers de ces facteurs:

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché;

[1] *En 1991, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.*

Figure 1

Discount Fare Utilization, by Province, Second Quarter 1987-1991



[1] In 1991, due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

- The intense competition in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales; and,
- The major carriers transferred regional and local routes to their affiliates where the number of discount fares was lower than on long-haul routes.

Also, as can be seen in Figure 1, in 1987, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares varied rather widely across the country; percentages ranged from 44.4% for Quebec to 59.9% for British Columbia and the territories. During the first year of economic regulatory reform in the Canadian air transport industry, the gap among the provinces was reduced. The upper range occurs in Ontario, where the discounted passengers accounted for 63.8% of passenger traffic; the lowest in Alberta, where they accounted for 58.7%. Since 1989, the proportion of discounted air fares has varied appreciably. In 1989, 1990 and 1991[2], comparable figures were respectively 66.5% in British Columbia and the territories, 75.1% in Prince Edward Island and 70.5% in Saskatchewan for the highest use and 53.6% in Quebec and 58.2% and 59.4% in Alberta for the lowest use.

[2] Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

Figure 1

Utilisation des tarifs réduits selon la province, deuxième trimestre 1987-1991

[1] En 1991, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

- la forte concurrence dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places; et,
- les principaux transporteurs ont transféré à leurs affiliés des routes régionales et locales à faible densité où le nombre de tarifs réduits est moindre que sur les routes de longue distance.

Également, comme on peut le constater à la figure 1, en 1987, la proportion des passagers des vols intérieurs réguliers qui ont voyagé à prix réduit a varié assez considérablement dans tout le pays; les pourcentages ont oscillé entre 44.4% au Québec et 59.9% en Colombie-Britannique et dans les territoires. Au cours de la première année de la réforme économique dans l'industrie canadienne du transport aérien, l'écart entre les provinces fut réduit. La proportion la plus élevée se retrouve en Ontario, où 63.8% du trafic de passagers a voyagé à prix réduit; la proportion la plus faible en Alberta, où 58.7% du trafic a voyagé à prix réduit. À partir de 1989, le pourcentage d'utilisation des tarifs réduits a de nouveau varié appréciablement. En 1989, 1990 et 1991[2], les chiffres comparables étaient respectivement 66.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires, 75.1% à l'île-du-Prince-Édouard et 70.5% en Saskatchewan pour les proportions les plus élevées et 53.6% au Québec et 58.2% et 59.4% en Alberta pour les proportions les plus faibles.

[2] À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

During the second quarter of 1991, the higher percentage of passengers shown for Saskatchewan did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Regina, for example, may in fact have been Calgary or Winnipeg. In this case, both Alberta and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Figure 2 shows that through the years, the regional distribution of passengers who used discount fares experienced some fluctuations. Between the second quarters of 1987 and 1991, the market share of these passengers decreased from 9.7% to 6.5% in the Atlantic provinces, while it rose from 20.3% to 23.5% in British Columbia and the territories and from 24.5% to 27.9% in the Prairies. In Quebec and Ontario, the shares declined slightly, with respective losses of 1.2 and 2.3 percentage points.

Most of the domestic scheduled traffic carried by major carriers is interprovincial in nature. As Text Table 1 shows, 69.9% of the passenger traffic enplaned in one province and deplaned in another, during the second quarter of 1991. Comparable figures for the same period in 1987 and 1989 were 73.1% and 78.6% respectively. Furthermore, the market shares in discount carriage for each sector changed clearly over the five year period. For example, the market share for the intraprovincial sector decreased from 21.0% to 14.6% between 1987 and 1990. In 1991, this share increased to 24.1%. For the interprovincial sector, the reverse phenomenon occurred. That is, the market share increased from 79.0% to 85.4% between 1987 and 1990, and then decreased to 75.9% in 1991.

Au cours du deuxième trimestre de 1991, il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Saskatchewan, mais cela ne signifie pas que les résidents de la Saskatchewan aient été plus priviligiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Regina, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Alberta ou du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La figure 2 montre qu'au cours des années, la répartition régionale des passagers qui ont voyagé à tarifs réduits a subi certaines variations. Entre les deuxièmes trimestres de 1987 et 1991, la part du marché pour ces passagers est passée de 9.7% à 6.5% dans les Provinces de l'Atlantique, alors qu'elle a augmenté de 20.3% à 23.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires et de 24.5% à 27.9% dans les Prairies. Au Québec et en Ontario, les parts se sont affaissées légèrement, avec des pertes respectives de 1.2 et 2.3 points de pourcentage.

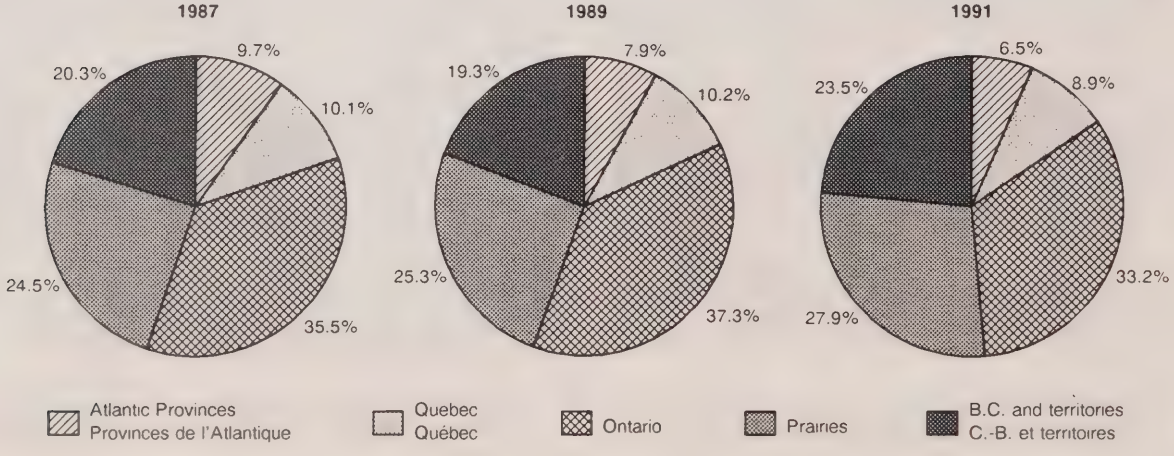
La majeure partie du trafic intérieur régulier transporté par les principaux transporteurs est de nature interprovinciale. Tel qu'indiqué au tableau explicatif 1, 69.9% des passagers ont pris l'avion dans une province et descendu dans une autre province au cours du deuxième trimestre de 1991. Les chiffres comparables pour la même période en 1987 et 1989 s'établissaient respectivement à 73.1% et 78.6%. De plus, les parts de marché du volume de passagers bénéficiant de tarifs réduits ont nettement varié sur une période de cinq années. Par exemple, la part de marché du secteur intraprovincial a diminué de 21.0% à 14.6% entre 1987 et 1990, pour ensuite augmenter à 24.1% en 1991. Pour le secteur interprovincial, le phénomème inverse s'est produit, c'est-à-dire que sa part de marché a augmenté de 79.0% à 85.4% entre 1987 et 1990, pour ensuite diminuer à 75.9% en 1991.

Figure 2

Discount Fare Traffic, Market Share by Province, Second Quarter 1987, 1989 and 1991

Figure 2

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la région, deuxième trimestre 1987, 1989 et 1991



Text Table 1

Discount Fare Traffic, Market Shares by Sector – Second Quarter 1987-1991

Tableau explicatif 1

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon le secteur – Deuxième trimestre 1987-1991

Sector / Secteur	Total passengers / Total des passagers					Discounted passengers / Passagers voyageant à prix réduit				
	1987	1988	1989	1990	1991	1987	1988	1989	1990	1991
					%					
Intraprovincial	26.9	24.7	21.4	19.1	30.1	21.0	20.8	17.1	14.6	24.1
Interprovincial	73.1	75.3	78.6	80.9	69.9	79.0	79.2	82.9	85.4	75.9

Another noteworthy trend is the sharp jump in the discount fare utilization in both the intra and interprovincial sectors between 1987 and 1991. The intraprovincial sector posted an increase of 10.3 percentage points, while the interprovincial sector witnessed a rise of 12.7 percentage points (see Text Table 2).

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner, est la forte hausse dans l'utilisation des tarifs réduits dans les secteurs intra et interprovincial entre 1987 et 1991. Le secteur intraprovincial a enregistré une hausse de 10.3 points de pourcentage, alors que le secteur interprovincial a affiché une augmentation de 12.7 points de pourcentage (voir tableau explicatif 2).

Text Table 2

Discount Fare Utilization at the Intra and Interprovincial Levels - Second Quarter 1987-1991

Tableau explicatif 2

Utilisation des tarifs réduits aux niveaux intra et interprovincial - Deuxième trimestre 1987-1991

Sector – Secteur	1987	1988	1989	1990	1991
			%		
Intraprovincial	40.8	52.4	47.8	48.0	51.1
Interprovincial	56.6	65.2	62.9	66.4	69.3

Air Fares

Although more discounting prevailed after the era of regulation, one should not necessarily conclude that air travellers in each province paid cheaper fares.

Indeed, as can be seen in Text Table 3, between the second quarters of 1987 and 1991[3] the average of all fares continued to creep upwards in all provinces. During this period, the gains ranged from 14.3% in British Columbia and the territories to 52.5% in Quebec.

In 1988, 1990 and 1991, the most notable source of the price increases was buoyant economy fares[4]. During these years, at the provincial level, New Brunswick (8.9%), Prince Edward Island (34.6%) and Quebec (26.6%) posted respectively the largest increases. In 1989, the price increases were most notable in discount fares, the gains ranging from 11.4%

Tarifs aériens

Bien que plus de passagers aient bénéficié de tarifs réduits après l'ère de la réglementation, on ne doit pas nécessairement conclure que tous les passagers aériens dans chaque province aient payé des tarifs moins chers.

En effet, comme on peut le constater au tableau explicatif 3, entre les deuxièmes trimestres de 1987 et 1991[3], les tarifs moyens intérieurs (tous les tarifs) ont continué de se redresser dans toutes les provinces. Durant cette période, les gains ont oscillé entre 14.3% en Colombie-Britannique et dans les territoires et 52.5% au Québec.

En 1988, 1990 et 1991, la poussée des tarifs économiques[4] a expliqué la plus grande partie de cette progression. Au cours de ces années, au niveau des provinces, les plus fortes augmentations se trouvaient respectivement au Nouveau-Brunswick (8.9%), à l'Île-du-Prince-Édouard (34.6%) et au Québec (26.6%). En 1989, les hausses de tarifs les plus importantes furent observées au niveau des tarifs réduits, les

3 *Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.*

4 *In 1987, included business class fares.*

3 *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.*

4 *En 1987, comprend les tarifs de la classe affaires.*

Text Table 3

Average Domestics Fares, by Province, by Fare Type Group – Second Quarter 1987-1991

Tableau explicatif 3

Tarifs moyens intérieurs, selon la province et le groupe tarifaire – Deuxième trimestre 1987-1991

Province of enplanement / Province d'embarquement	1987 All Fares / Tous les tarifs	1987 Economy Fare[1] / Tarif économique[1]	1987 Discounted Fare / Tarif réduit	1988 All Fares / Tous les tarifs	1988 Economy Fare / Tarif économique	1988 Discounted Fare / Tarif réduit	1989 All Fares / Tous les tarifs	1989 Economy Fare / Tarif économique	1989 Discounted Fare / Tarif réduit
					$				
Newfoundland – Terre-Neuve	148.4	193.0	113.3	153.2	201.1	114.5	180.1	235.9	132.1
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	114.5	151.4	87.2	110.8	158.0*	82.7	133.9	185.4	105.6
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	129.7	175.4	97.2	139.0	184.2	102.3	159.1	214.1	116.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	116.1	157.2	83.5	120.3	171.2	87.8	139.0	205.4	106.1
Quebec – Québec	122.1	148.0	91.7	126.0	160.2	97.6	153.6	186.3	117.2
Ontario	148.2	177.8	117.9	148.8	175.6	115.0	174.2	197.3	135.0
Manitoba	154.2	205.1	114.7	153.4	210.5	110.2	174.6	241.5	122.8
Saskatchewan	147.3	190.6	113.0	148.5	193.4	114.8	168.4	214.1	129.4
Alberta	144.8	165.9	121.3	148.9	160.3	114.4	171.7	186.2	137.4
British Columbia and the Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	156.1	208.9	118.6	168.3	199.2	126.3	196.0	243.1	151.6

Province of enplanement / Province d'embarquement	1990 All Fares / Tous les tarifs	1990 Economy Fare / Tarif économique	1990 Discounted Fare / Tarif réduit	1991 All Fares / Tous les tarifs	1991 Economy Fare / Tarif économique	1991 Discounted Fare / Tarif réduit
			$			
Newfoundland – Terre-Neuve	189.3	251.5	147.2	204.5	288.9	155.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	147.8	249.5	118.3	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	172.8	237.9	130.9	187.5	271.4	147.3
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	153.1	238.6	127.1	x	x	x
Quebec – Québec	160.1	212.9	125.3	186.2	236.5	158.7
Ontario	188.9	219.4	150.2	206.7	248.8	173.3
Manitoba	192.3	259.4	143.7	209.7	296.8	164.4
Saskatchewan	177.9	230.8	137.0	179.9	237.5	154.5
Alberta	185.0	188.5	150.3	176.1	192.0	149.0
British Columbia and the Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	211.2	249.3	164.2	178.4	207.5	144.2

[1] *Includes business class fares. – Comprend les tarifs de la classe affaires.*

Note: *For *, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations.' – Pour *, consulter la Section 'Méthodes et restrictions.'*

in Manitoba to 27.8% in Prince Edward Island. These increases in discount fares corresponded to the recovery of the major airlines from the costly price competition in the previous period.

The air fare increases in 1990 were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs. As shown in Text Table 3, in 1991[5], six provinces witnessed increases in their average domestic fares. These price increases were largely the result of escalating fuel prices in the previous period, which led the major airlines to charge higher fares until they had exhausted their inventory of fuel. Price decreases in Alberta and British Columbia and the territories were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers, AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). To a large extent, these carriers operated short-haul routes, where the average fares were lower.

During the second quarters of 1988 to 1991[5], the average domestic fares were, on average, higher in Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories than in the other provinces (with the exception of British Columbia and the territories for the second quarter of 1991). For the passengers who enplaned in Manitoba, for example, this fare represented an increase of 13.8%, 10.1% and 9.1% compared to the same period in 1988, 1989 and 1990, respectively.

As evidenced by Figure 3, during the second quarters of 1987 and 1988, the average discount offered on economy fares[6] was greater, on average, in New Brunswick than in the other provinces. However, during the second quarters of 1989, 1990 and 1991[5], Manitoba, Prince Edward Island and Newfoundland ranked first, respectively.

During the first year of deregulation in Canada, the average discount offered on economy fares[6] increased by 14.9 percentage points to 41.8% off the economy fare in Alberta, compared to 1987. In Ontario, it increased by 11.4 percentage points, to 45.1% off the economy fare. Between 1989 and 1990, the discount off the economy fare was reduced in six provinces, to average between 20.3% in Alberta and 52.6% in Prince Edward Island in 1990.

5 *Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.*

6 *In 1987, included business class fares.*

gains oscillant entre 11.4% au Manitoba et 27.8% à l'Île-du-Prince-Édouard. Ces hausses dans les tarifs réduits correspondaient à un rétablissement de la situation des principales compagnies aériennes après les coûteuses guerres de prix de la période antérieure.

Les augmentations de tarifs aériens en 1990 ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et par les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars. Tel qu'il est montré au tableau explicatif 3, en 1991[5], six des provinces ont enregistré des augmentations de leurs tarifs moyens intérieurs. Ces hausses de prix ont été principalement le résultat de l'augmentation des prix du carburant de la période précédente, qui a conduit les principales compagnies aériennes à appliquer des tarifs plus élevés jusqu'à ce qu'elles aient épuisé leurs carburants en inventaire. Les diminutions de prix observées en Alberta et en Colombie-Britannique et dans les territoires ont été principalement la conséquence de la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I, AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Au cours des deuxièmes trimestres de 1988 à 1991[5], c'est à Terre-Neuve, au Manitoba et en Colombie-Britannique et dans les territoires que les tarifs moyens intérieurs étaient, en moyenne, les plus élevés (à l'exception de la Colombie-Britannique et des territoires au deuxième trimestre de 1991). Pour les passagers qui ont voyagé du Manitoba par exemple, ce tarif représente une hausse de 13.8%, 10.1% et 9.1% par rapport à la même période en 1988, 1989 et 1990 respectivement.

Tel qu'il est montré à la figure 3, aux deuxièmes trimestres de 1987 et 1988, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques[6] était plus élevée, en moyenne, au Nouveau-Brunswick que dans les autres provinces. Cependant, lors des deuxièmes trimestres de 1989, 1990 et 1991[5], le Manitoba, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve se sont classés respectivement au premier rang.

Au cours de la première année de la réglementation au Canada, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques[6] a augmenté de 14.9 points de pourcentage en Alberta, par rapport à 1987, pour s'établir à 41.8% du tarif économique. En Ontario, elle s'est accrue de 11.4 points de pourcentage, pour s'établir à 45.1% du tarif économique. Entre 1989 et 1990, le rabais par rapport au tarif économique fut réduit dans six des provinces, pour atteindre en moyenne en 1990, entre 20.3% en Alberta et 52.6% à l'Île-du-Prince-Édouard.

5 *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.*

6 *En 1987 et 1988, comprend les tarifs de la classe affaires.*

As can also be seen in Figure 3, between the second quarters of 1990 and 1991[7], four provinces posted a decrease of the average discount offered on economy fares. Newfoundland, Nova Scotia and Alberta posted increases while in Manitoba, the degree of discounting remained unchanged. During the second quarter of 1991, discounting ranged from 22.4% in Alberta to 46.1% in Newfoundland.

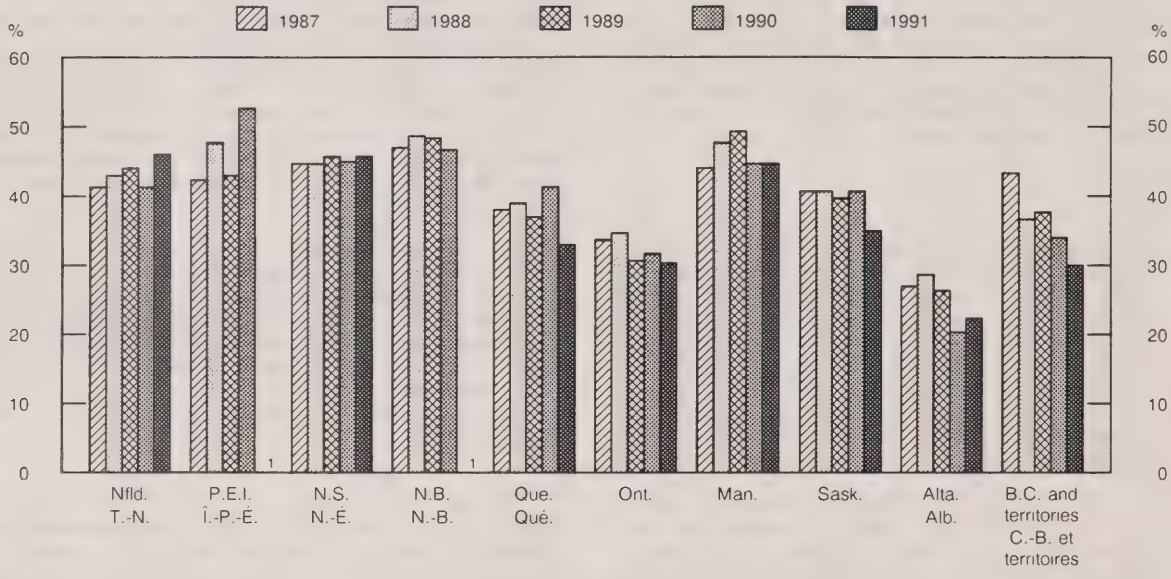
Également, comme on peut l'observer à la figure 3, entre les deuxièmes trimestres de 1990 et 1991[7], quatre des provinces ont enregistré une baisse de la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques. Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et l'Aberta ont enregistré des augmentations tandis qu'au Manitoba, le niveau du rabais est demeuré inchangé. Au cours du deuxième trimestre de 1991, les rabais dans les provinces ont oscillé entre 22.4% en Alberta et 46.1% à Terre-Neuve.

Figure 3

Discount off the Economy Fare, by Province, Second Quarter 1987-1991

Figure 3

Rabais par rapport au tarif économique, selon la province, deuxième trimestre 1987-1991



[1] In 1991, due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

[1] En 1991, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Second Quarter, 1991

Text table 4 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

In the second quarter of 1991, the Air Canada affiliate network consisted of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network included Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express, Time Air and Air Québec Métro.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers – Deuxième trimestre 1991

Le tableau explicatif 4 ci-dessous présente les opérations des réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Dans le deuxième trimestre de 1991, le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express, Time Air et Air Québec Métro.

[7] In 1987 and 1988, included business class fares.

[7] En 1987 et 1988, comprend les tarifs de la classe affaires.

The market shares of the two families together were 92.9% of enplaned passengers and 97.3% of passenger-kilometres. In the year since the second quarter of 1990, these market shares have changed little from 92.4% of enplaned passengers and 97.2% of passenger-kilometres. From the first quarter of 1991 to the second quarter, there was a very slight increase in market share of 0.6 percentage points for enplaned passengers. There was no change in passenger-kilometre market share.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 92.9% des passagers embarqués et de 97.3% des passagers-kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du deuxième trimestre 1990, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont peu augmenté de 92.4% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 97.2%. Du premier trimestre au deuxième trimestre de 1991, une faible augmentation fut observée dans la part du marché; 0.6 point de pourcentage pour les passagers embarqués et aucun changement pour les passagers-kilomètres.

Text Table 4

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter 1991

Tableau explicatif 4

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens – Deuxième trimestre 1991

		Air Canada Affiliates Affiliés d'Air Canada	Canadian Airlines International Affiliates Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		944 006	681 281	3 675 758	2 464 861
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-6.6	11.1	-15.3	-12.1
Market Share – Part du marché	%	14.2	10.3	55.6	37.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	403 298	295 254	5 425 154	4 779 076
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-6.7	13.9	-20.0	-16.5
Market Share – Part du marché	%	3.8	2.8	51.7	45.6
Passenger revenue – Recettes-passagers	$'000	118 335	82 108	721 290	590 696
Percentage change – Variation en pourcentage	%	2.2	21.9	-10.8	-1.2
Hours Flown – Heures de vol		51 755	44 148	129 502	110 989
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2.9	4.3	-9.6	-5.6
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	$	0.29	0.28	0.13	0.12

The enplaned passenger market share of the CAIL family in the second quarter of 1991 was 37.3%. This market share rose by 1.0 percentage point from 36.3% in the second quarter of 1990. The Air Canada family's market share of 55.6% in the second quarter of 1991 fell 0.5 percentage points from the second quarter of 1990. The passenger-kilometre market share for each carrier family in the second quarter of 1991 was 45.6% for CAIL and 51.7% for Air Canada. CAIL showed signs of gaining market share as their share of passenger-kilometres rose by 1.1 percentage points while Air Canada's passenger-kilometre share dropped 1.0 percentage point from the second quarter of 1990.

La part du marché des passagers embarqués au deuxième trimestre de 1991 était de 37.3% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 1.0 point de pourcentage de la part du marché de 36.3% au deuxième trimestre de 1990. La part du marché (55.6%) du groupe d'Air Canada au printemps de 1991 a diminué de 0.5 point de pourcentage comparativement au deuxième trimestre 1990. Les parts du marché des passagers-kilomètres pour chaque groupe de transporteurs étaient de 45.6% pour Canadien et 51.7% pour Air Canada au deuxième trimestre 1991. Canadien a signalé un gain des parts du marché étant donné que ses parts du marché des passagers-kilomètres a augmenté de 1.1 points de pourcentage tandis que les parts d'Air Canada ont diminué de 1.0 point de pourcentage comparativement au deuxième trimestre de 1990.

In the second quarter of 1991, the Air Canada and CAIL affiliates together accounted for 24.5% of enplaned passengers, up 3.5 percentage points from the second quarter of 1990. The affiliates' share of passenger-kilometres however was only 6.6%, up 1.2 percentage points from the second quarter of 1990.

Au deuxième trimestre de 1991, les affiliés d'Air Canada et de LACI ensemble ont compté pour 24.5% des passagers embarqués, une augmentation de 3.5 points de pourcentage par rapport au deuxième trimestre de 1990. Les affiliés ont compté pour seulement 6.6% des passagers-kilomètres, une augmentation de moins de 1.2 points de pourcentage du deuxième trimestre de 1990.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

Title
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.
Travel-Log
Domestic Traval (Canadian Travel Survey)
International Travel

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Titre
Opérations des transporteurs aériens au Canada, *Trimestriel,* Bilingue
Centre des statistiques de l'aviation – *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, *Trimestriel,* Bilingue
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, *Annuel,* Bilingue
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, *Annuel,* Bilingue
Aviation civile canadienne, *Annuel,* Bilingue
Statistique des affrètements aériens, *Annuel,* Bilingue
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, *Hors série,* publiée en 1986.
Info-voyages
Voyages intétieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)
Voyages internationaux

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeller sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.103	0.122	18.4
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.368	0.386	4.9
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.852	0.976	14.6
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	35 422	34 035	-3.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	103.50	97.31	...

		Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.305	0.120	0.113	0.269
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.629	0.367	0.393	5.767
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.853	0.936	0.938	2.676
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	30 503	34 008	34 098	36 981
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	117.76	96.76	96.14	108.87

[1] *1990 total figures include Air Canada, Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air . – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 530.2	26 919.9	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 610	12 348	-2.1
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	445 708	473 900	6.3
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	16 800.0	17 604.1	4.8
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	104.0	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	123.7	131.2	...
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	331.0	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	..	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	188.3	190.0	0.9
– International travel – Voyages internationaux	$	332.9	351.0	5.4
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		118.7	126.1	6.2
– Transportation – Transports		115.5	118.2	2.3
– Public transportation – Transport public		112.4	128.8	14.6
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	118.9	128.4	8.0
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		130.2	..	...
– International travel – Voyages internationaux		102.9	..	...
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		114.0	112.3	-1.5
– Transport industry – Industrie du transport		110.2	102.8	-6.7
– Air transportation – Transport aérien		103.1	86.4	-16.2
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.0	14.4	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

Source: *Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period April-June 1988, the per capita trip spending totalled $205.8 and the average spending per trip, $783.5. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période avril-juin 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $205.8 et les dépenses moyennes par voyage, $783.5.*

[4] *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, April-June 1991

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1991

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		100	104	4.0	279	294	5.4
Passengers – Passagers		9 109	7 934	-12.9	9 249	8 087	-12.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	157 869	159 548	1.1	163 780	165 313	0.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		17 295 537	14 509 753	-16.1	17 343 065	14 562 903	-16.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 729 554	1 450 975	-16.1	1 734 307	1 456 290	-16.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		414 118	393 067	-5.1	417 371	395 273	-5.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 143 672	1 844 042	-14.0	2 151 677	1 851 564	-13.9
Hours flown – Heures de vol		421	399	-5.3	582	556	-4.3
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		7 704	6 564	-14.8	7 746	6 609	-14.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	126 462	123 821	-2.1	126 771	124 311	-1.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 864 761	10 465 467	-18.7	12 873 480	10 476 201	-18.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 286 476	1 046 547	-18.7	1 287 348	1 047 620	-18.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		391 338	360 257	-7.9	391 501	360 528	-7.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 677 814	1 406 804	-16.2	1 678 849	1 408 148	-16.1
Hours flown – Heures de vol		321	295	-8.0	328	303	-7.6
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 405	1 370	-2.5	1 503	1 478	-1.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	31 407	35 727	13.8	37 010	41 002	10.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 430 775	4 044 286	-8.7	4 469 585	4 086 702	-8.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		443 078	404 429	-8.7	446 959	408 670	-8.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		22 780	32 809	44.0	25 870	34 745	34.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		465 858	437 238	-6.1	472 829	443 415	-6.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		100	104	3.4	158	159	0.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	12.5	96	95	-1.0
Hours flown: total – Heures de vol: total		100	104	3.5	254	253	-0.2

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1991

		Domestic / Intérieur		Transborder / Transfrontalier		Other international / Autre international	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		5 583	-10.7	1 285	-15.7	1 219	-17.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 673	-0.7	17 139	17.7	36 501	-0.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 522 014	-16.9	2 223 728	-11.3	6 817 161	-16.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		552 201	-16.9	222 373	-11.3	681 716	-16.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		136 088	-6.3	42 314	22.3	216 872	-8.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		688 289	-15.0	264 686	-7.2	898 588	-15.0
Hours flown – Heures de vol		445	-2.3	48	-12.4	63	-11.1
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 003	-14.0	895	-15.1	710	-18.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	78 454	-2.6	12 031	13.2	33 826	-5.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 051 067	-17.9	1 254 108	-12.1	4 171 026	-21.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		505 107	-17.9	125 411	-12.1	417 103	-21.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		116 597	-8.9	36 729	19.7	207 202	-11.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		621 704	-16.4	162 140	-6.4	624 305	-18.1
Hours flown – Heures de vol		234	-6.5	35	-6.4	34	-15.7
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		579	34.0	390	-17.3	509	-15.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	33 220	4.0	5 108	30.1	2 675	134.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		470 947	-3.8	969 621	-10.2	2 646 134	-8.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		47 095	-3.8	96 962	-10.2	264 613	-8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		19 490	13.7	5 584	42.3	9 670	101.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		66 585	0.7	102 547	-8.4	274 284	-7.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		132	5.1	13	-25.5	14	-9.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		80	-1.1	-	-	15	-0.9
Hours flown: total – Heures de vol: total		211	2.7	13	-25.5	29	-5.2

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 849	5 529	-5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	110 604	104 691	-5.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 640 192	10 426 463	-17.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 264 019	1 042 646	-17.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		381 460	349 805	-8.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 645 479	1 392 451	-15.4
Hours flown – Heures de vol		173	190	9.8
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 526	5 258	-4.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	109 914	104 370	-5.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 823 328	9 774 427	-17.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		17 072 734	15 757 213	-7.7
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	69.25	62.03	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 182 333	977 443	-17.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		379 776	348 956	-8.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 562 109	1 326 398	-15.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 557 075	2 377 926	-7.0
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.09	55.78	...
Hours flown – Heures de vol		165	181	9.5
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		323	271	-16.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	690	321	-53.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		816 864	652 035	-20.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		81 686	65 204	-20.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 684	849	-49.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		83 370	66 052	-20.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		8	9	16.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		8	9	16.6

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		356	2 821	1 944	408
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 247	62 984	39 377	1 083
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		122 115	5 317 975	4 814 171	172 201
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		12 212	531 798	481 417	17 220
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		461	204 494	144 500	350
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		12 673	736 291	625 917	17 570
Hours flown – Heures de vol		15	80	72	22
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		348	2 732	1 784	394
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 247	62 926	39 115	1 083
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		111 499	5 021 856	4 483 822	157 251
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		284 844	7 535 949	7 577 329	359 091
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	39.14	66.64	59.17	43.79
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		11 150	502 186	448 382	15 725
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		461	204 229	143 915	350
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		11 611	706 415	592 298	16 075
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		32 172	1 206 674	1 085 727	53 352
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	36.09	58.54	54.55	30.13
Hours flown – Heures de vol		15	78	67	21
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		8	89	160	14
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	58	262	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 617	296 119	330 349	14 951
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 062	29 612	33 035	1 495
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	264	585	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 062	29 876	33 619	1 495
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	2	5	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	2	5	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1991

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	62	68	9.7
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	3 306[1]	2 777[1]	-16.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	--	--	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	264	2 022	665.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	--	--	...
Quebec – Québec	17 120	18 444	7.7
Ontario	2 880	4 918	70.8
Manitoba	4 830	4 920	1.9
Saskatchewan	1 745	1 434	-17.8
Alberta	11 188	9 170	-18.0
British Columbia – Colombie-Britannique	32 097	29 072	-9.4
Yukon	1 354	1 829	35.1
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	7 566	6 825	-9.8
Total	82 350	81 411	-1.1
International	15 068	14 933	-0.9
Total	97 418	96 344	-1.1

[1] *Includes Nova Scotia and New Brunswick. – Comprend la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.*

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1991

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1991

	1990	1991	Change / Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 631 724	1 521 780	-6.7
– Passengers – Passagers	1 473 126	1 368 823	-7.1
– Goods – Marchandises	158 598	152 957	-3.6
Charter services – Services d'affrètement	221 787	222 672	0.4
– Passengers – Passagers	206 511	202 420	-2.0
– Goods – Marchandises	15 276	20 252	32.6
Other flying services – Autres services aériens	7 962	3 842	-51.7
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 554	1 311	-15.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	64 113	49 564	-22.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 927 141	1 799 170	-6.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	20 153	20 354	1.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	641 223	629 166	-1.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	218 125	212 396	-2.6
General services and administration – Services généraux et administration	897 627	874 202	-2.6
Depreciation – Dépréciation	73 288	83 535	14.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 850 416	1 819 654	-1.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	76 724	(20 484)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	51 115	4 081	-92.0
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	19 095	24 456	28.1
Interest expenses – Intérêts versés	70 679	93 684	32.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	200	(1 862)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(269)	(67 008)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	76 455	(87 492)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	40 430	(35 664)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	36 025	(51 828)	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991

	Total[1]		
	1990	1991	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 363 040	1 322 712	-3.0
– Passengers – Passagers	1 223 212	1 187 939	-2.9
– Goods – Marchandises	139 828	134 772	-3.6
Charter services – Services d'affrètement	38 429	36 454	-5.1
– Passengers – Passagers	37 839	36 315	-4.0
– Goods – Marchandises	590	139	-76.4
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 069	34 878	-24.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 447 537	1 394 043	-3.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 551	13 282	-2.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	444 309	449 070	1.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	138 388	143 888	4.0
General services and administration – Services généraux et administration	750 825	758 225	1.0
Depreciation – Dépréciation	51 552	68 053	32.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 398 626	1 432 518	2.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	48 911	(38 475)	..
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	49 459	(6 226)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	17 044	23 462	37.7
Interest expenses – Intérêts versés	48 267	81 852	69.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 039	308	-70.4
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	19 274	(64 308)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	68 186	(102 783)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	36 406	(35 795)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	31 780	(66 988)	...

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	35 272	677 965	565 119	44 355
– Passengers – Passagers	34 060	602 955	508 588	42 336
– Goods – Marchandises	1 212	75 010	56 531	2 019
Charter services – Services d'affrètement	885	11 173	21 732	2 663
– Passengers – Passagers	885	11 139	21 627	2 663
– Goods – Marchandises	-	34	105	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 087	11 771	21 962	58
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	37 244	700 910	608 813	47 076
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	852	8 642	3 659	130
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	10 726	216 689	206 519	15 135
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	5 579	77 406	53 984	6 919
General services and administration – Services généraux et administration	13 136	386 113	340 945	18 032
Depreciation – Dépréciation	1 334	35 540	28 152	3 027
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	31 627	724 389	633 259	43 242
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	5 617	(23 480)	(24 446)	3 834
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	(9 193)	3 006	(38)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	242	23 261	-	28
Interest expenses – Intérêts versés	7 160	41 004	29 933	3 824
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(250)	557	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(6 918)	(27 185)	(26 370)	(3 835)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(1 301)	(50 665)	(50 816)	(1)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(515)	(20 445)	(15 028)	193
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(786)	(30 220)	(35 788)	(193)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1991

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 158	6 221	1.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	114 610	122 587	7.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 996	8 107	-9.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	65 000	64 675	-0.5
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 427	3 270	-4.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	33 105	36 703	10.9
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 340	9 274	-0.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	85 595	93 788	9.6
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 857	16 979	-4.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	133 128	147 356	10.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 474	6 751	-9.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	74 736	60 112	-19.6
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	53 252	50 602	-5.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	506 173	525 221	3.8
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 170 384	988 441	-15.5
Cost – Coût	$ '000	307 116	266 464	-13.2
Gasoline – Essence	L '000	8 675	7 022	-19.1
Cost – Coût	$ '000	5 252	4 397	-16.3
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	231	237	2.5
Cost – Coût	$ '000	1 557	1 596	2.5
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	95	87	-8.1
Cost – Coût	$ '000	225	206	-8.8

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1991

		Total	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 675	252	1 708	1 412	303
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	95 487	3 916	45 100	43 399	3 072
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 431	144	3 001	3 036	250
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	56 247	1 028	26 223	27 771	1 225
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 410	221	181	863	145
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	20 389	2 079	5 767	11 357	1 186
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 506	189	3 196	3 872	249
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	79 067	1 567	35 533	39 984	1 983
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 542	415	7 857	6 944	326
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	138 650	1 821	79 406	55 754	1 669
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 395	-	4 667	1 728	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	57 891	-	43 602	14 288	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 959	1 221	20 610	17 855	1 273
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	447 731	10 410	235 632	192 553	9 136
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	791 856	17 107	402 351	350 527	21 871
Cost – Coût	$ '000	206 860	5 059	101 985	93 134	6 682
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	133	62	18	49	5
Cost – Coût	$ '000	770	397	100	244	29
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1991, 63.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 0.9 percentage point compared to the same quarter a year earlier. This was the fifth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 69.6%, up from 66.8% in 1990.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.1% of the traffic during the second quarter of 1991, up from 63.4% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.2 percentage points (67.3% to 70.5%) during this period. In contrast, for northern services, 41.5% of passenger traffic (representing 45.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1990, the corresponding figures were 49.0% for passengers and 52.5% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 98%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1991, on long-haul services, discount carriage represented 70.8% of passenger volume and 72.4% of passenger-kilometres; this compared with 59.5% and 61.8% respectively, for short-haul services.

The increase in the proportion of discount fares during the second quarter of 1991 compared to 1990, can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the intense competition between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Ontario Express (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1991, 63.8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 0.9 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la cinquième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.8% en 1990 à 69.6% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.1% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1991, une augmentation par rapport à 63.4% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3.2 points de pourcentage (67.3% à 70.5%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 41.5% du trafic de passagers (représentant 45.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 49.0% et 52.5% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1990.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 98%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 70.8% du volume de passagers et 72.4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 59.5% et 61.8%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Ontario Express (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1990 II**	130.2	135.7	123.3
	III	136.5	142.0	129.3
	IV	140.8	152.2	128.2
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
Southern services – Services secteur sud	1990 II	130.4	136.0	123.3
	III	136.8	142.5	129.5
	IV	140.8	152.4	128.1
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
Northern services – Services secteur nord	1990 II	124.4	129.7	118.0
	III	126.8	132.6	119.6
	IV	138.4	146.4	127.4
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
International	**1990 II**	102.9	116.4	100.2
	III	113.9	122.7	113.1
	IV	111.5	135.1	103.9
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..

International Sector

During the second quarter of 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (70.0%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 1.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varied rather widely from one province to another, with 59.7% for Alberta to 71.4% for Saskatchewan (see Table 5.4). British Columbia (including the territories) was the only province besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Newfoundland and British Columbia and the territories which witnessed declines of 0.1 percentage point and 3.2 percentage points, respectively. The largest increases were in Saskatchewan (7.7 percentage points) and Manitoba (4.3 percentage points).

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (70.0%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1.9 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage a varié assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 59.4% en Alberta et 70.5% en Saskatchewan (voir tableau 5.4). La Colombie-Britannique (incluant les territoires) était la seule province avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de Terre-Neuve et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 0.1 point de pourcentage et 3.7 points de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (7.7 points de pourcentage) et au Manitoba (4.3 points de pourcentage).

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	7.8	3.9	25.4	28.4	62.9	63.8	3.6	3.7
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.3	8.1	4.1	24.4	26.7	63.4	65.1	3.7	3.8
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1*	5.5	1.7	34.1	35.4	57.0	59.5	3.1	3.3
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.4	9.8	6.6	18.1	17.8	67.6	70.8	4.1	4.4
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.6	0.5*	49.7	57.0	49.0	41.5	0.6	0.9
International	0.8	0.7	7.5	6.1	16.8	15.2	68.1	70.0	6.8	8.0

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.5	0.4	10.6	6.7	18.1	19.3	66.8	69.6	3.9	4.0
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.4	10.9	6.9	17.3	18.0	67.3	70.5	4.0	4.2
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1*	5.4	2.0	31.8	32.9	59.5	61.8	3.1	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.5	11.7	7.9	15.0	14.8	68.5	72.4	4.2	4.4
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.8*	0.7*	46.0	53.1	52.5	45.3	0.7	1.0
International	1.0	0.9	9.1	8.3	8.0	7.7	74.8	74.9	7.1	8.3

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	7.3	6.0	26.3	27.2	64.7	64.6	1.7*	2.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	**	x	**	x	21.1	x	75.1	x	2.9*	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	0.3*	9.0	5.4	23.5	23.9	63.2	66.5	4.0	3.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	x	**	x	21.7	x	74.1	x	3.5*	x
Quebec – Québec	0.2	0.2	7.7	2.9	24.2	27.9	63.6	64.9	4.3	4.2
Ontario	0.4	0.4	9.4	4.8	22.2	23.6	63.9	67.0	4.1	4.2
Manitoba	0.1*	0.1	6.5	3.9	30.2	27.7	60.0	64.3	3.3	4.0
Saskatchewan	0.1*	0.2*	5.3	2.3	29.3	23.9	62.8	70.5	2.6	3.2
Alberta	0.4	0.2	7.1	3.8	31.6	34.1	58.2	59.4	2.7	2.6
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.3	0.2	6.5	3.3	25.3	31.9	64.7	61.0	3.1	3.6
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	7.8	3.9	25.4	28.4	62.9	63.8	3.6	3.7

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities[1] during the second quarter of 1991 compared to the same quarter in 1990. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the second quarter of 1991 increased in eight of the top ten Canadian cities[2]. The gains ranged from 1.5 percentage points in Montréal to 18.6 percentage points in Regina. The proportion decreased from 63.6% to 58.9% in Vancouver during

[1] *Based on the number of total employed passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1991.*

[2] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.*

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies[1] au cours du deuxième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1991 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes.[2] Les hausses variaient entre 1.5 point de pourcentage à Montréal et 18.6 points de pourcentage à Regina. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 63.6% à 58.9% à Vancouver. En ce qui concerne les vols

[1] *En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1991.*

[2] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax, pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.*

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire: First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	Change / Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	204	263	29.0	0.1*	**	3.7	2.2	39.5	34.7	54.9	60.6	1.7	2.3
Edmonton[1]	63	113	79.9	-	**	0.5*	0.6	72.0	56.9	26.5	41.1	0.9*	1.4*
Halifax	1	x	...	-	x	**	x	**	x	70.8*	x	**	x
Montréal[2]	227	204	-10.4	0.2	0.2*	7.8	2.1	24.0	28.7	63.6	65.1	4.4	3.9
Ottawa	148	134	-9.3	0.2*	**	8.0	2.6	38.1	37.3	50.2	55.9	3.5	3.8
Regina	26	33	25.4	**	**	3.1*	**	45.7	28.7*	49.1	67.7	1.9*	2.9
Saskatoon	28	34	20.2	**	**	1.6*	**	44.6	29.3*	50.8	67.1	3.0*	2.7
Toronto	385	345	-10.2	0.3	0.2*	7.7	2.0	29.1	31.1	58.8	62.5	4.1	4.2
Vancouver	174	287	64.8	**	**	3.9	1.8	30.0	35.9	63.6	58.9	2.5	3.3
Winnipeg	31	31	-1.3	-	-	1.7*	0.7	54.9	42.5	41.3	54.7	2.1*	2.1*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	163	131	-19.4	1.0*	0.6	14.0	9.2	15.4	15.4	66.2	71.5	3.4	3.4
Edmonton[1]	184	145	-21.6	0.4*	0.4*	7.3	5.2	22.4	23.2	66.1	67.6	3.8	3.6
Halifax	162	136	-16.2	0.3*	0.3*	9.1	5.4	23.5	23.9	63.1	66.5	4.0	3.9
Montréal[2]	104	80	-23.2	**	**	8.9	5.5	20.7	21.7	65.9	67.7	4.4	4.9
Ottawa	91	68	-25.2	0.3*	**	9.9	9.2	22.1	23.7	62.5	62.3	5.2*	4.6
Regina	41	28	-31.2	**	**	7.9*	3.7	19.5	16.8	69.5	75.6	3.1*	3.8
Saskatoon	39	30	-23.8	**	**	6.7	4.8	17.5	14.4	73.5	76.7	2.2	3.9*
Toronto	693	530	-23.5	0.6	0.6	11.1	7.0	14.0	14.7	70.1	73.4	4.2	4.3
Vancouver	368	285	-22.6	0.6	0.5	10.0	7.7	17.4	15.8	67.8	70.8	4.3	5.2
Winnipeg	191	152	-20.4	0.1*	0.1	7.6	4.8	23.9	22.2	64.8	68.3	3.6	4.6

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Ottawa posted gains; these ranged from 1.5 percentage points in Edmonton to 6.1 percentage points in Regina.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (76.7%) ranked first, followed by Regina (75.6%) and Toronto (73.4%). For business class fares, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.2%), Vancouver (7.7%) and Toronto (7.0%).

long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Ottawa, ont enregistré un gain, compris entre 1.5 point de pourcentage à Edmonton et 6.1 points de pourcentage à Regina.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (76.7%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (75.6%) et Toronto (73.4%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9.2%), Vancouver (7.7%) et Toronto (7.0%).

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1991

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	**	...	211.5	5.7	148.2	8.4	104.2	5.2	85.0	-4.3
Edmonton[1]	**	...	119.6	10.0	127.8	29.4	88.6	20.5	60.9*	13.8
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal[2]	252.5*	28.3	197.0	9.7	181.8	19.0	128.5	40.8	83.8	19.0
Ottawa	**	...	162.7	5.0	151.7	14.6	104.7	21.6	82.3	12.3
Regina	**	...	**	...	182.8*	8.1	128.1	36.5	85.0	-10.1
Saskatoon	**	...	**	...	175.7*	1.1	122.9	39.2	85.9	-22.7
Toronto	217.7*	21.8	184.0	7.2	172.7	16.4	120.3	33.0	87.2	19.3
Vancouver	**	...	209.5	3.7	159.5	-7.8	91.0	-13.5	77.2	-22.1
Winnipeg	-	-	227.3	18.2	220.8	17.8	128.1	33.5	110.4*	8.2
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	699.9	14.6	572.6	14.0	420.6	17.4	229.3	15.6	228.6	1.8
Edmonton[1]	598.4*	5.6	481.6	5.0	330.6	15.2	186.6	11.9	199.3	-0.5
Halifax	406.9*	11.0	317.4	10.3	271.4	13.6	147.3	12.1	159.0	-12.4
Montréal[2]	**	...	592.9	10.7	380.9	6.7	230.8	17.4	211.6	-8.7
Ottawa	**	...	549.3	12.5	395.8	17.5	226.8	17.4	266.9	8.3
Regina	**	...	453.9	11.3	386.1	14.5	189.3	18.5	181.1	-9.9
Saskatoon	**	...	458.2	8.3	382.2	19.3	182.6	15.6	181.7*	-15.8
Toronto	711.0	15.1	548.2	14.1	386.7	17.0	212.2	14.8	216.6	4.2
Vancouver	808.4	16.5	626.7	9.4	399.3	15.7	230.0	12.3	242.7	-2.7
Winnipeg	326.1	3.2	388.3	13.1	338.1	14.0	171.2	14.4	166.3	-7.4

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Average Fares

During the second quarter of 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada increased slighly. The price increases were largely driven by escalating fuel prices in the previous period, which led the major airlines to charge higher fares until they had exhausted their inventory of fuel. However, these price increases were partly offset by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). To a large extent, these carriers operated short-haul routes, where the average fares were lower.

Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement augmenté. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant de la période précédente, qui a conduit les principales compagnies aériennes à appliquer des tarifs plus élevés jusqu'à ce qu'elles aient épuisé leurs carburants en inventaire. Toutefois ces hausses de prix ont été atténuées en partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

According to the fare basis data, during the second quarter of 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $190, up 0.9% from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $351, an increase of 5.4% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Toronto where the domestic fare averaged $214; the lowest in Saskatoon and Calgary, where it averaged $179. The average domestic fare also exceeded the national level in Vancouver ($204) and Winnipeg ($210). It rose in six of the top cities,[3] with gains ranging from 0.9% in Regina to 14.8% in Montréal. Edmonton (-2.2%), Calgary (-3.7%) and Vancouver (-9.5%) posted declines.

During the second quarter of 1991, the business and economy fares increased in all major cities[4] except for Vancouver where the economy fares declined on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities[3] for short-haul trips, with the exception of Vancouver where it decreased by 13.5%. For long-haul services, the average discount fares increased in the top ten Canadian cities. Regina (18.5%) and Montréal and Ottawa (17.4%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $221 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $421 for long-haul trips.

---

[3] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

[4] *Due to the unreliability of data, the results for Regina and Saskatoon (business class) for short-haul trips cannot be disclosed.*

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du deuxième trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $190, en hausse de 0.9% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $351, en hausse de 5.4% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $214 à Toronto et $179 à Saskatoon et Calgary. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver ($204) et Winnipeg ($210). Il s'est accru dans six des principales villes,[3] les gains oscillant entre 0.9% à Regina et 14.8% à Montréal. Des baisses ont été observées à Edmonton (-2.2%), Calgary (-3.7%) et Vancouver (-9.5%).

Au cours du deuxième trimestre de 1991, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes[4] à l'exception de Vancouver où les tarifs de la classe économique ont diminué sur les liaisons de courte distance (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes[3] pour les services court-courriers à l'exception de Vancouver où il a diminué de 13.5%. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont augmenté dans les dix principales villes. Regina (18.5%) ainsi que Montréal et Ottawa (17.4%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $221 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $421 pour les voyages long-courriers.

---

[3] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.*

[4] *À cause de la non fiabilité des données, les résultats pour Régina et Saskatoon (tarifs de la classe affaires), pour les vols court-courrier ne peuvent être divulgués.*

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1991 are shown in the following table with comparative second quarter 1990 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1990 sont également présentées.

	1990	1991	% Change Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	23	24	4.3	Niveau II
Level III	69	74	7.2	Niveau III
Level IV	162	193	19.1	Niveau IV
Total	**256**	**295**	**15.2**	**Total**

c) The number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1991 are as follows: Level II - 1, Level III - 4, Level IV - 12.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) The charter company Worldways went bankrupt during the fourth quarter of 1990.

f) During the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations including the previous Wardair services.

g) The Persian Gulf war caused fuel prices to rise dramatically during the fourth quarter of 1990.

h) An economic recession began in the second quarter of 1990.

i) AirBC and Time Air became Level I carriers in 1991.

c) Pour le deuxième trimestre de 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 4, niveau IV - 12.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) La compagnie des services d'affrètement Worldways a fait faillite pendant le quatrième trimestre de 1990.

f) Au cours du premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

g) Au cours du quatrième trimestre de 1990, la guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.

h) Une récession économique a commencé au deuxième trimestre de 1990.

i) AirBC et Time Air sont devenus les transporteurs de niveau I en 1991.

j) Effective Jan 1, 1991, the remaining 55% of outstanding shares of Time Air Corp. were acquired by PWA Corp.

k) The new Terminal III at Toronto's L.B. Pearson International Airport opened February 21, 1991.

l) The industry saw major layoffs in the second quarter of 1991.

m) City Express was permanently grounded Feb. 25, 1991 by high debts.

n) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In March 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

j) La PWA Corp. a acquis le reste des actions de Time Air, 55% le ler janvier 1991.

k) Le nouveau terminal III des Lignes aériennes Canadien International Ltée s'est ouvert à l'aéroport International L. B. Pearson le 21 février 1991.

l) Durant le deuxième trimestre de 1991, plusieurs mises à pied ont eu lieu dans l'industrie du transport.

m) City Express a suspendu définitivement ses opérations le 25 février 1991 dû à des dettes trop élevées.

n) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mars 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, Canadian Regional Airlines Ltd. on forma la compagnie Inter-Canadien Inc.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR
G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU
G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

I·N·F·O·M·A·T

Don't start your week without it

Get a jump on your work week by making sure you have the most current economic and social information in Canada. Travelling by first class mail or courier, Statistics Canada's digest, Infomat, arrives at the beginning of each week to help you monitor key economic indicators and keep up with the most current data releases from Canada's national statistical agency.

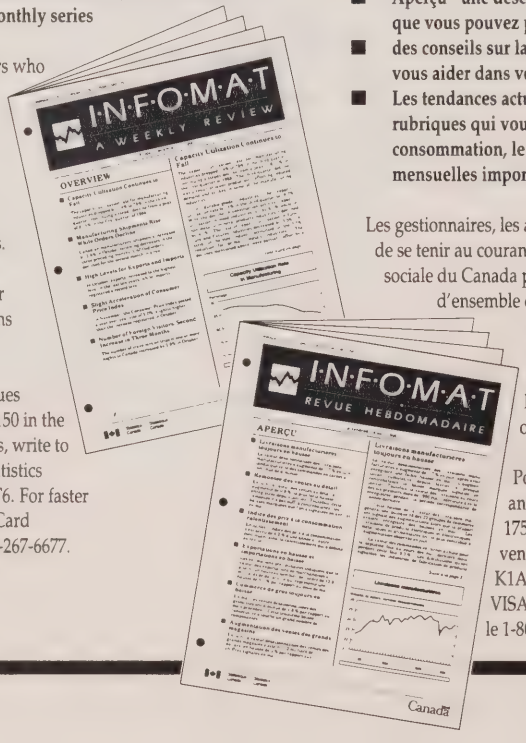
In eight fact-filled pages, Infomat highlights the findings of Statistics Canada surveys and brings them to your desk each week, often long before detailed reports are published. Throughout the year you'll get the first results of over 100 ongoing surveys and many special surveys—from manufacturing shipments to the health of Canadians or post graduate employment to part-time workers.

Each week, Infomat presents you with,

- concise summaries of fresh facts from over 100 ongoing surveys
- charts and graphs that let you instantly scan the trends
- Overview - an outline of the subjects covered in each issue that you can scan in 30 seconds
- guidance on how to obtain special reports to assist you in your more detailed research.
- Current Trends and Latest Monthly Statistics sections that bring you up to date on the Consumer Price Index, Gross Domestic Product and 21 other key monthly series

Managers, analysts and researchers who are responsible for keeping up to date on changes in Canada's economic and social climate can count on Infomat — as a quick overview of the latest trends and as a weekly reminder of key indicators and data releases. Many subscribers use Infomat's highlights to add authority to their industry analyses, investment plans or corporate reports.

To order Infomat (11-002E), 50 issues annually for $125 in Canada, US$150 in the U.S. and US$175 in other countries, write to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada, K1A OT6. For faster service, use your VISA or MasterCard and call toll-free in Canada, 1-800-267-6677.



votre première lecture de la semaine

Commencez votre semaine de travail en vous assurant que vous avez sous la main les dernières informations économiques et sociales au Canada. Voyageant en courrier de première classe ou par messagerie, Infomat, le condensé de Statistique Canada, arrive au début de chaque semaine pour vous aider à suivre les principaux indicateurs économiques et vous tenir au courant des dernières données publiées par l'organisme national d'enquêtes du pays.

En huit pages remplies de données, Infomat présente les faits saillants des enquêtes de Statistique Canada et les dépose sur votre bureau chaque semaine, bien avant que des rapports détaillés ne soient publiés. Tout au long de l'année, vous avez les premiers résultats de plus de 100 enquêtes permanentes et de nombreuses enquêtes spécialisées, qui vont des expéditions des fabricants à la santé des Canadiens ou de l'emploi des diplômés universitaires aux travailleurs à temps partiel.

Chaque semaine, Infomat vous offre :

- des résumés de faits tout récents provenant de plus de 100 enquêtes différentes
- des diagrammes et des graphiques qui vous donnent immédiatement les tendances
- Aperçu - une description des sujets traités dans chaque numéro, que vous pouvez parcourir en 30 secondes
- des conseils sur la façon d'obtenir des rapports spéciaux pour vous aider dans vos recherches plus poussées
- Les tendances actuelles et Dernières statistiques mensuelles, rubriques qui vous tiennent à jour sur l'indice des prix à la consommation, le produit intérieur brut et 21 autres séries mensuelles importantes.

Les gestionnaires, les analystes et les chercheurs qui ont la responsabilité de se tenir au courant de l'évolution de la conjoncture économique et sociale du Canada peuvent compter sur Infomat pour avoir une vue d'ensemble des dernières tendances et disposer ainsi d'un aide-mémoire hebdomadaire des principaux indicateurs et données publiés. Plusieurs abonnés utilisent les faits saillants d'Infomat pour relever l'autorité de leurs analyses industrielles, projets d'investissements ou rapports financiers.

Pour commander Infomat (11-002F), 50 numéros par an pour 125 $ au Canada, 150 $ US aux États-Unis et 175 $ US dans les autres pays, écrivez à Publications, vente et service, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6. Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais au Canada le 1-800-267-6677.

ORDER FORM

Transportation Division

AIL TO: **FAX TO: (613) 951-1584**
blication Sales
tistics Canada
awa, Ontario, K1A 0T6

ase print)

mpany _____
partment _____
ention _____
dress _____
_____ Province _____
tal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____
☐ Payment enclosed $ _____
☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Credit Card
Expiry Date

Signature _____
Client Reference Number _____

atalogue No.	Title	Issue	Canada $	U.S.A. US$	Other Countries US$	Qty	Total $

eque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada – Publications. ***Canadian nts pay in Canadian funds and add 7% GST.** Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US k.

PF 03077 91/02

Subtotal	
GST* (7%)	
Grand Total	

faster service **1-800-267-6677** **VISA and MasterCar Account**

Statistics Canada Statistique Canada

Canad

BON DE COMMANDE

Division des transports

STEZ À : **TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584**
nte des publications
tistique Canada
awa (Ontario) K1A 0T6

caractères d'imprimerie s.v.p.)

reprise _____
vice _____
attention de _____
esse _____
_____ Province _____
le postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____
☐ Paiement inclus _____ $
☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte
Date d'expiration

Signature _____
Numéro de référence du client _____

au catalogue	Titre	Édition	Canada $	É.-U. $ US	Autres Pays $ US	Qté	Total $

chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. ***Les clients adiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %;** les clients à l'étranger paient le montant l en dollars US tirés sur une banque américaine.

PF 03077 91/02

Total	
TPS* (7 %)	
Total général	

ur un service s rapide, composez **1-800-267-6677** **Comptes VIS et MasterCar**

Statistique Canada Statistics Canada

Canad

BON DE COMMANDE

Division des transports

POSTEZ À : **TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584**
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____
Service _____
À l'attention de _____
Adresse _____
Ville _____ Province _____
Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____
☐ Paiement inclus _____
☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

Nº de compte
Date d'expiration
Signature _____
Numéro de référence du client _____

Nº au catalogue	Titre	Édition	Canada $	É.-U. $ US	Autres Pays $ US	Qté	Tot $

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. ***Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %**; les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

PF 03077 91/02

Total	
TPS* (7 %)	
Total général	

Pour un service plus rapide, composez **1-800-267-6677** **Comptes V et MasterC**

Statistique Canada Statistics Canada

Canad

ORDER FORM

Transportation Division

MAIL TO: **FAX TO: (613) 951-1584**
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

(Please print)

Company _____
Department _____
Attention _____
Address _____
City _____ Province _____
Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____
☐ Payment enclosed $ _____
☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Credit Card
Expiry Date
Signature _____
Client Reference Number _____

Catalogue No.	Title	Issue	Canada $	U.S.A. US$	Other Countries US$	Qty	Total $

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada – Publications. ***Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST.** Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank.

PF 03077 91/02

Subtotal	
GST* (7%)	
Grand Total	

For faster service **1-800-267-6677** **VISA and MasterC Accou**

Statistics Canada Statistique Canada

Canad

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

Canadian Economic Observer
The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month.

Current economic conditions
Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles
In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary
Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis
Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview
Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events
Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert
The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.



L'Observateur économique canadien
La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles
Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales
Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie : cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés.

L'aperçu statistique
Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et des marchés financiers.

L'analyse régionale
Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale
Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques
Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert
Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada.

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

The Canadian Economic Observer
(Catalogue no. 11-010) is $220 annually in Canada, US$260 in the United States and US$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

L'Observateur économique canadien.
(nº 11-010 au catalogue) coûte 220 $ l'abonnement annuel au Canada, 260 $ US aux États-Unis et 310 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

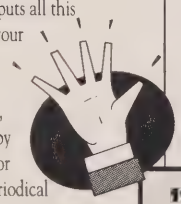
The 1992 Statistics Canada Catalogue is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic enviroment. No matter what you need to know, the Catalogue will point you in the right direction.

From the most popular topics of the day — like employment, income, trade, and education — to specific research studies — like mineral products shipped from Canadian ports and criminal vicitimization in urban areas — you'll find it all here. We've even included a selection of key statistics from recent publications.



...the 1992 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...

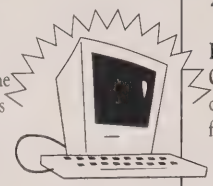
The Catalogue puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title — even periodical articles are indexed.



And for 1992, a separate index has been added for all our electronic products.

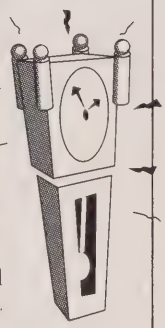
The Catalogue has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 80 new titles, plus succinct abstracts of the over 800 titles and 11 map series already produced;
- a preview of upcoming 1991 census products;
- easy ordering information to avoid delays;
- electronic products in a variety of media, and advice on getting expert assistance and on-line searches;
- tabs to each section — so you can immediately flip to the information you need.



...time and time again

To make sure that the Catalogue stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.



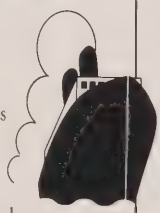
Order today — you'll be lost without it.

CHOISISSEZ UN SUJET... N'IMPORTE LEQUEL

Le Catalogue de Statistique Canada 1992 est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres sur le monde, en constante évolution, du commerce, du milieu social et de l'économie. Peu importe ce que vous voulez savoir, il vous mettra sur la bonne piste.



Des sujets actuels les plus populaires — comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation, à des études de recherche particulières, comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines — vous trouverez tout dans ce document. Nous avons même inclus une sélection des plus importantes statistiques provenant des plus récentes publications.



...le Catalogue de Statistique Canada 1992 vous aidera à vous orienter...

Le Catalogue vous met tous ces renseignements sous la main.

L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre — les articles de périodiques sont même indexés. Et pour 1992, on a ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le Catalogue a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

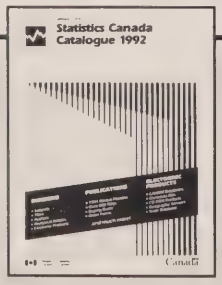


- descriptions de plus de 80 nouveaux titres et courts résumés des 800 titres et plus et des 11 séries de cartes déjà disponibles;
- premier aperçu des futurs produits du recensement de 1991;
- renseignements clairs pour passer les commandes afin d'éviter les délais;
- produits électroniques sur supports divers et conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;
- systèmes d'onglets pour chaque section sur la couverture arrière — pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

...maintes et maintes fois

Pour garantir que le Catalogue puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui — vous ne pourrez plus vous passer de lui.



1992 STATISTICS CANADA CATALOGUE

Only $13.95 in Canada (US$17 in the US and US$20 in other countries). Quote Catalogue number 11-204E.

Write to: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6

Fax: **(613) 951-1584**
Call toll free: **1-800-267-6677**

Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

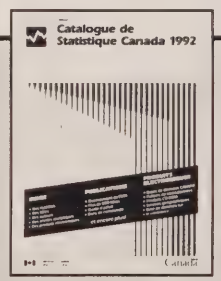
CATALOGUE DE STATISTIQUE CANADA 1992

Seulement 13,95 $ au Canada (17 $ US aux États-Unis et 20 $ US dans les autres pays). Indiquez le no de catalogue : 11-204F.

Écrivez à : Vente de publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Télécopieur : **(613) 951-1584**
Appels sans frais : **1-800-267-6677**

Ou contactez le bureau de Statisique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).



Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

July – September 1991

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet – septembre 1991



LIBRARY
Digitized by the Internet Archive

Aviation

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1991

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1991

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

June 1992

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 22, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juin 1992

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 22, n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, B. Snider is the Statistician, and D. Bunting is acting Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head and F. Thibeault is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, B. Snider est le statisticien et D. Bunting est le chef intérimaire de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section et F. Thibeault est la statisticienne ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 20

Factors Which May Have Influenced the Data 24

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 20

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 24

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- All operating indicators (passengers, goods carried, passenger-kilometres, goods tonne-kilometres and hours flown) decreased for all services and for scheduled services during the third quarter of 1991 when compared to the third quarter 1990.

- During the third quarter of 1991, the number of passengers and passenger-kilometres declined slightly more than 15% and 18%, respectively for Air Canada and just under 15% and 11%, respectively for Canadian Airlines International Limited (CAIL) over the third quarter of 1990. There was a decline in the average trip length of 3% for Air Canada and an increase of 4% for CAIL.

- Capacity declined 12% to 8.8 billion available seat-kilometres for Air Canada and declined 4% to 8.0 billion for CAIL during the third quarter of 1991 over the same period of 1990. Load factors decreased 2.5 percentage points for Air Canada and 4.4 percentage points for CAIL during this time.

- The 24% decline in the number of passengers for Levels I-IV in the Other International sector during the third quarter of 1991 over 1990 was comprised of a 93% decline in the Southern sector, a 66% decline in the Other Foreign sector, a 23% decline in the Transatlantic and Polar sector and a less than 1% increase in the Pacific and Orient sector. The volume of goods carried increased 22% in the Southern sector during this period.

- There was a 4% increase in the number of passengers carried (99.1 thousand) by Levels I-IV in the Designated area and a corresponding 8% decrease in the Southern Domestic area in the third quarter of 1991 over the same quarter in 1990. The volume of goods carried dropped 2% in the Designated area (38 million kilograms) and 6% in the Southern Domestic area (67 million kilograms) during the same period.

- Although there was a 13% decline in the number of Transborder passengers for Levels I-IV during the third quarter of 1991 over the same period in 1990, their trip lengths increased 18% to average 1 616 kilometres.

Financial Data

- Third quarter total operating revenues for Levels I-III declined 8% to $2.0 billion in 1991 over the same quarter in 1990. Third quarter 1991 operating expenses ($1.1 billion) were 5% lower than

Faits saillants

Statistique d'exploitation

- Tous les indicateurs d'exploitation (passagers, passagers-kilomètres, marchandises tonnes-kilomètres et heures de vol) ont diminué pour tous les services et pour les services réguliers au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport au troisième trimestre de 1990.

- Au cours du troisième trimestre de 1991, le nombre de passagers et de passagers-kilomètres a diminué d'un peu plus de 15% et 18% respectivement, pour Air Canada et un peu moins de 15% et 11% respectivement, pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), par rapport au troisième trimestre de 1990. Ceci a eu pour effet d'engendrer une baisse de 3% de la distance moyenne de voyage pour Air Canada et une augmentation de 4% pour LACI.

- Au cours du troisième trimestre de 1991, le nombre de sièges-kilomètres disponibles a diminué de 12% à 8.8 milliards pour Air Canada et de 4% à 8.0 milliards pour LACI, par rapport au troisième trimestre de 1990. Durant cette période, les coefficients de chargement ont chuté de 2.5 points de pourcentage pour Air Canada et de 4.4 points de pourcentage pour LACI.

- La diminution de 24% du nombre des passagers des niveaux I-IV du secteur autre international enregistrée au troisième trimestre de 1991 par rapport à 1990 est une combinaison d'une diminution de 93% du secteurs sud, une diminution de 66% du secteur autre étranger, une diminution de 23% du secteur transatlantique et polaire et une augmentation de moins de 1% dans le secteur du Pacifique et de l'Orient. Le volume de marchandises transportées dans le secteur sud a augmenté de 22% au cours de cette période.

- Il y a eu un accroissement de 4% du nombre de passagers transportés (99.1 milles) des niveaux I-IV dans la zone désignée et une baisse comparable de 8% dans la région du sud du Canada au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport au même trimestre en 1990. Le volume de marchandises transportées a diminué de 2% dans la zone désignée (38 millions de kilogrammes) et de 6% dans la région du sud du Canada (67 millions de kilogrammes) durant cette même periode.

- Bien qu'il y ait eu une baisse de 13% du nombre de passagers du secteur transfrontalier des niveaux I-IV au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport à la même période de 1990, la distance moyenne de voyage a augmenté de 18% pour atteindre une moyenne de 1 616 kilomètres.

Données financières

- Les recettes d'exploitation des transporteurs de niveaux I à III au cours du troisième trimestre ont baissé de 8% pour se chiffrer à $2.0 milliards par rapport au même trimestre de 1990. Les dépenses d'exploitation ($1.1

the corresponding figure for 1990. This resulted in a 38% decline in operating income ($1.2 million) and a net loss of $8.2 million. This was the first third quarter decline in operating revenue and the first third quarter net loss for Levels I-III since 1988.

- Levels I-III total non-operating expenses increased 172% in the third quarter of 1991 over the same period of 1990. During this time, interest expenses were $97.7 million and capital losses were $7.6 million.

- Scheduled domestic passenger revenue per passenger flown increased 4% to average $160 between the third quarters of 1990 and 1991 for Levels I-IV. This was comprised of a 6% increase in the Designated area to $159 and a 4% increase in the Southern Domestic area to $161. In the Transborder sector, the comparable revenue increased 7% to $166 while the Total International sector (including Transborder) increased 10% to $304 over the same period of the previous year.

- Air Canada's operating revenue in the third quarter of 1991 was $772 million, down 17% from the same quarter in the previous year. This, in part, was due to an 18% decline in scheduled services revenues. CAIL's operating revenue decreased 3% to $703 million. This included a 3% decline in revenue from scheduled services. The third quarter net income for Air Canada was $3.5 million while the net loss for CAIL was $19.9 million.

- Air Canada's scheduled passenger yield (passenger revenue per passenger-kilometre) declined .004 cents while CAIL's scheduled passenger yield increased .009 cents.

- The average salaries and wages of pilots and copilots in the third quarter of 1991 for Level I ($25,400) declined 10%, while Level II ($13,200) and Level III ($9,300) increased 14% and 3%, respectively.

- Turbine fuel consumption for Level I to III carriers decreased 10% to 1.1 billion litres between the third quarters of 1990 and 1991. The average cost per litre was $0.25 in the third quarter of 1991.

Fare Basis Data

- During the third quarter of 1991, 71% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 68% in 1990. For the international markets, almost four out of every five (79%) scheduled passengers flew on discount fares.

milliard) du troisième trimestre de 1991 sont inférieures de 5% par rapport au chiffre correspondant de 1990. Ceci a eu pour résultat de diminuer les revenus d'exploitation ($1.2 million) de 38% et de générer une perte nette de $8.2 millions. Ce fut la première baisse des recettes d'exploitation durant le troisième trimestre et la première perte nette pour les niveaux I à III depuis 1988.

- Les dépenses hors exploitation des niveaux I à III ont augmenté de 172% pendant le troisième trimestre de 1991 par rapport à la même période de 1990. Durant cette période, les intérêts versés ont atteint $97.7 millions et les pertes de capital nettes étaient de $7.6 millions.

- Les recettes des passagers des services réguliers par rapport au nombre de passagers ont augmenté de 4% pour atteindre $160 entre les troisièmes trimestres de 1990 et 1991 pour les transporteurs de niveaux I à IV. Ceci inclut une augmentation de 6% dans la région du nord du Canada et une augmentation de 4% dans la région du sud du Canada pour atteindre respectivement $159 et $161. Dans le secteur transfrontalier, les recettes comparables ont augmenté de 7% pour se chiffrer à $166 alors que dans le secteur international (qui inclut le secteur transfrontalier) elles ont augmenté de 10% par rapport à la même période de l'année précédente pour s'établir à $304.

- Au cours du troisième trimestre de 1991, les recettes d'exploitation d'Air Canada ont totalisé $772 millions, une baisse de 17% comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ces pertes sont attribuables, en partie, à une diminution de 18% des recettes des services réguliers. Les recettes d'exploitation de LACI ont baissé de 3% pour atteindre $703 millions. Ceci inclut une baisse de 3% des recettes des services réguliers. Le revenu net d'Air Canada pendant le troisième trimestre était de $3.5 millions, alors que la perte nette de LACI était de $19.9 millions.

- Le rapport des passagers sur vols réguliers d'Air Canada (recettes passagers par passager-kilomètre) a diminué de .004 cents tandis que celui de LACI s'est accru de .009 cents.

- Les traitements et salaires moyens des pilotes et copilotes de niveau I ($25,400) pendant le troisième trimestre de 1991 ont baissé de 10%, tandis que ceux de niveau II ($13,200) et de niveau III ($9,300) ont augmenté de 14% et 3% respectivement.

- La consommation de carburant à turbine pour les transporteurs de niveaux I à III a diminué de 10% pour se chiffrer 1.1 milliard de litres entre les troisièmes trimestres de 1990 et 1991. Le coût moyen de ce carburant était de $0.25 par litre pendant le troisième trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du troisième trimestre de 1991, 71% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 68% en 1990. Pour les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (79%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- One province (Quebec) registered a decreased utilization of discount fares during the third quarter of 1991. Saskatchewan with an increase of about 8 percentage points and Manitoba and Alberta with increases of about 7 percentage points, compared to the same period in 1990, posted the largest increases.

- During the third quarter of 1991, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to $180, down 7% from the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled $372, a decrease of 2% relative to a year earlier.

- Une province (Québec) a enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1991. La Saskatchewan avec une hausse d'environ 8 points de pourcentage et le Manitoba et l'Alberta avec des hausses d'environ 7 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1990.

- Au cours du troisième trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $180, en baisse de 7% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à $372, en baisse de 2% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Five years of Affiliate Networks

by Bradley Snider

This article provides a summary of the evolution of the feeder networks of Canada's two major airlines, the Air Canada Connector network and the Canadian Partners' network. Changes in the component airlines and in the fleets of the affiliates will be used to illustrate the evolution of these networks.

The major carriers began creating the affiliate networks from smaller regional air carriers in 1986 in preparation for deregulation. As well, the early connector agreements varied in formality from simple marketing agreements to complete ownership by the major carriers.

The affiliate networks were created to feed traffic from low density markets to the major carriers' hub and spoke operations. They used smaller, shorter range aircraft, usually with higher flight frequencies than the major scheduled services that they replaced. The major carriers used common flight designators, shared computer reservation systems, and co-ordinated their schedules, livery, and marketing (including frequent flyer plans) with their affiliates.

Text Table I traces the evolution of the Air Canada Connector network since its beginning in 1986. The date shows when Air Canada bought equity in the affiliate or signed a formal commercial agreement. In some cases, a less formal agreement existed prior to the purchase of equity. Some affiliates were created by the major carriers.

Text Table I

Membership of the Air Canada Connector network, by year, 1986-1991

1986	1987	1988	1989	1990	1991
Air Nova[1]	Air Nova	Air Nova	Air Nova	Air Nova	Air Nova
	Air Ontario[2]	Air Ontario	Air Ontario	Air Ontario	Air Ontario
	AirBC[3]	AirBC	AirBC	AirBC	AirBC
		Air Alliance[4]	Air Alliance	Air Alliance	Air Alliance
		Air Toronto[5]	Air Toronto[5]	Air Toronto[5]	Air Toronto[6]
		NWT Air[7]	NWT Air	NWT Air	NWT Air

1 *July 1986. – Juillet 1986.*
2 *January 1987. – Janvier 1987.*
3 *February 1987. – Février 1987.*
4 *February 1988. – Février 1988.*
5 *Commercial Agreement only, no ownership. April 1988. – Accord commercial seulement, pas de propriété. Avril 1988.*
6 *Air Toronto Assets purchased by PWA in July 1991. – Les avoirs d'Air Toronto furent achetés par PWA en juillet 1991.*
7 *May 1988. – Mai 1988.*

Études spéciales

Cinq années des réseaux affiliés

par Bradley Snider

Cette étude présente un résumé de l'évolution des réseaux de transporteurs affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens: le réseau de Liaisons Air Canada et le réseau de Partenaires Canadien. Des changements observés au niveau des composantes des lignes aériennes et des flottes des affiliés seront utilisés afin d'illustrer l'évolution de ces réseaux.

En 1986, les principaux transporteurs aériens canadiens ont débuté la création de réseaux affiliés comprenant de plus petits transporteurs aériens régionaux en vue de la déréglementation. De plus, les premiers contrats d'affiliation ont connu diverses variations passant d'un simple contrat de commercialisation à un droit de propriété complet pour les principaux transporteurs.

Les réseaux affiliés ont été créés pour alimenter le trafic des petits marchés au noyau des réseaux en étoiles des principaux transporteurs. Ils ont utilisé des avions plus petits et de plus courte portée, habituellement avec des fréquences de vol plus élevées que les principaux services réguliers qu'ils ont remplacés. Les principaux transporteurs ont partagé avec leurs affiliés des indicatifs communs de vols, les systèmes de réservation par ordinateur, et ont coordonné leurs horaires, la livrée et la commercialisation (laquelle inclut les programmes pour grands voyageurs).

Le tableau explicatif I suit l'évolution du réseau de Liaisons Air Canada depuis son début en 1986. La date indique à quel moment Air Canada a acheté des actions de la société affiliée ou a signé un accord commercial formel. Dans quelques cas, un accord moins formel a existé avant l'achat des actions. Quelques affiliés ont été créés par les principaux transporteurs.

Tableau explicatif I

Les membres du réseau de Liaisons Air Canada, par année, 1986-1991

1986	1987	1988	1989	1990	1991
Air Nova[1]	Air Nova	Air Nova	Air Nova	Air Nova	Air Nova
	Air Ontario[2]	Air Ontario	Air Ontario	Air Ontario	Air Ontario
	AirBC[3]	AirBC	AirBC	AirBC	AirBC
		Air Alliance[4]	Air Alliance	Air Alliance	Air Alliance
		Air Toronto[5]	Air Toronto[5]	Air Toronto[5]	Air Toronto[6]
		NWT Air[7]	NWT Air	NWT Air	NWT Air

Text Table II traces the evolution of the Canadian Partners' network in a similar way.

Le tableau explicatif II suit l'évolution du réseau de Partenaires Canadien d'une manière semblable.

Text Table II

Membership of the Canadian Partners' network, by year, 1987-1991

Tableau explicatif II

Les membres du réseau de Partenaires Canadien, par année, 1987-1991

1987	1988	1989	1990	1991[1]
Time Air[2]	Time Air	Time Air	Time Air	Time Air
Calm Air[3]	Calm Air	Calm Air	Calm Air	Calm Air
Ontario Express[4]	Ontario Express	Ontario Express	Ontario Express	Ontario Express[5]
Lignes aériennes[6]				
Inter Québec	Inter Canadien	Inter Canadien[7]	Air Québec Métro[8]	Inter Canadien[9]
Québec Air				
Air Atlantic[10]	Air Atlantic	Air Atlantic	Air Atlantic	Air Atlantic
		Frontier Air[11]	Canadian Frontier	Canadian Frontier[5]
				Air Toronto[12]

1 *In January 1991, PWA consolidated its holdings in its Partners under one holding company, Canadian Regional Airlines. – En janvier 1991, PWA a consolidé ses avoirs chez ses partenaires en une société de portefeuille unique qui s'appelle les Lignes aériennes Canadien Régional.*
2 *June 1987. – Juin 1987.*
3 *July 1987. – Juillet 1987.*
4 *July 1987. – Juillet 1987.*
5 *In January 1992, Ontario Express, Canadian Frontier and Air Toronto merged to form one company, Ontario Express Ltd. – En janvier 1992, Ontario Express, Canadian Frontier et Air Toronto se sont fusionnés pour former une seule société qui s'appelle Ontario Express Ltd.*
6 *September 1987. – Septembre 1987.*
7 *Became Intair. Ended affiliation October 1989. – Devenu Intair. Fin d'affiliations en Octobre 1989.*
8 *Operated from May 1990 - September 1990. Commercial agreement only, no ownership. Operated by Air Alma. – Opéré de mai 1990 à septembre 1990. Accord commercial seulement, pas de propriété. Opéré par Air Alma.*
9 *PWA brought the turboprops of Intair in March 1991. Began service in June 1991. – PWA a acheté les turbopropulseurs d'Intair en mars 1991. Entré en service en juin 1991.*
10 *September 1987. – Septembre 1987.*
11 *March 1987. – Mars 1987.*
12 *Air Toronto assets were purchased by PWA from Soundair in July 1991. – Les actifs d'Air Toronto furent achetés par PWA de Soundair en juillet 1991.*

In the beginning, there were many changes in the affiliation of the regional carriers. For example, in western Canada in 1986 AirBC was a CP Air Commuter carrier, while Time Air served both Air Canada and PWA. By the fall of 1987, AirBC had become an Air Canada Connector while Time Air served the now combined CP Air and PWA market as a Canadian Partner.

Au début, il y a eu plusieurs changements dans l'affiliation des transporteurs régionaux. Par exemple, en 1986, dans l'Ouest du Canada, AirBC était un transporteur CP Air Commuter, tandis que Time Air desservait à la fois Air Canada et PWA. Dès l'automne de 1987, AirBC était devenu un membre du réseau de Liaisons Air Canada alors que Time Air desservait le marché consolidé de CP Air et PWA en tant que Partenaire Canadien.

Text Table III shows the evolution of the fleets reported by these affiliates for each quarter in the Aviation Statistics Centre Fleet Report (Statement 30). The table includes the fleets of affiliate carriers for the quarters that they were associated with a major carrier (as shown in Text Tables I and II).

Le tableau explicatif III montre l'évolution des flottes enregistrée par ces affiliés pour chaque trimestre dans le Rapport sur le Parc aérien (État 30) du Centre des statistiques de l'aviation. Le tableau inclut la flotte des transporteurs affiliés pour les trimestres où ils étaient associés avec un transporteur majeur (tel que montré dans les tableaux explicatifs I et II).

Some interesting trends can be discerned from Text Table III. For example, of the 32 piston engined aircraft in service in 1988, only one remained in use by the end of 1991. In contrast, the jet fleet which entered service in 1987 has grown to 22 aircraft in 1991.

Certaines tendances intéressantes peuvent être observées au tableau explicatif III. Par exemple, des 32 avions à pistons en service en 1988, il n'en restait qu'un seul en service à la fin de 1991. En revanche, la flotte des avions à réaction qui est entrée en service en 1987 a atteint 22 aéronefs en 1991.

Text Table III

Fleet of the Major Carrier Affiliates 1987-1991, by Quarter

Tableau explicatif III

Flotte des affiliés des principaux transporteurs 1987-1991, par trimestre

	1987				1988				1989				1990				1991			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Air Canada Connectors – Liaisons Air Canada																				
Piston – À Piston	16	16	16	17	17	14	11	9	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1		
Turboprop – Turbopropulseurs	49	50	55	57	61	80	83	96	85	82	92	92	95	106	96	97	96	95	88	89
Jet – À Réaction	2	2	2	2	2	2	6	8	9	12	11	10	13	13	12	12	12	12	12	12
Total	67	68	73	74	80	96	100	113	97	96	105	104	110	121	110	110	109	108	100	101
Aircraft Types In Service – Types d'aéronefs en service	10	10	10	10	10	14	17	17	15	14	14	14	14	14	14	13	13	12	9	9
Canadian Partners – Partenaires Canadien																				
Piston – À Piston			3	11	15	14	14	15	16	20	20	11	10	5	5	1	1	1	1	1
Turboprop – Turbopropulseurs			34	54	55	58	71	76	75	90	98	70	78	86	87	79	79	89	98	99
Jet – À Piston			7	6	6	5	7	10	11	13	12	4	4	4	7	7	8	9	10	10
Total			44	71	76	77	92	101	102	123	130	85	92	95	99	87	88	99	109	110
Aircraft Types In Service – Types d'aéronefs en service			13	17	17	16	19	22	23	22	21	17	18	19	20	17	17	15	17	16
Total, All Affiliates – Total pour tous les affiliés																				
Piston – À Piston	16	16	19	28	32	28	25	24	19	22	22	13	12	7	7	2	2	2	1	1
Turboprop – Turbopropulseurs	49	50	89	111	116	138	154	172	160	172	190	162	173	192	183	176	175	184	186	188
Jet – À Réaction	2	2	9	8	8	7	13	18	20	25	23	14	17	17	19	19	20	21	22	22
Total	67	68	117	147	156	173	192	214	199	219	235	189	202	216	209	197	197	207	209	211

The process of merging different regional carriers into a network left the new affiliates with a large variety of aircraft types. Text Table III shows that in the fourth quarter of 1988, the Air Canada connectors had 17 different aircraft types in service, while the Canadian Partners had 22 types. As this presented an enormous training and maintenance problem, the affiliates began a programme of rationalization and standardization. By the end of 1991, the Air Canada Connectors had pared their fleet to nine different aircraft types. The Canadian Partners had 16 types in service, six fewer than in 1988.

While standardizing their fleets, the affiliates have also modernized them. At the end of 1987, the most common aircraft type was the nineteen-fifties vintage Convair 580, with 28 in service in the two networks. This was 19% of all aircraft types then in use. By the end of 1991, the new de Havilland Dash-8 was by far the most common type, with 92 in service, accounting for 44% of the connector fleet. The Dash-8-300 model weighs seven tonnes less than the 56 passenger Convair 580 and requires four tonnes less fuel to carry the same number of passengers the same speed and distance. Of the 22 jets in use in the fourth quarter of 1991, the most common was the British Aerospace 146, which totalled 13. Of the other nine jets, seven were Fokker F-28's.

Le processus de fusionnement des différents transporteurs régionaux pour constituer un réseau a légué aux nouveaux affiliés une grande variété de types d'avions. Le tableau explicatif III démontre qu'au quatrième trimestre de 1988, le réseau de Liaisons Air Canada exploitait 17 types d'avions différents, alors que le réseau de Partenaires Canadien en exploitait 22. Comme cette situation présentait un grand problème de formation et d'entretien, les affiliés ont commencé un programme de rationalisation et de standardisation. À la fin de 1991, le réseau de Liaisons Air Canada avait réduit sa flotte à neuf types d'avions différents. Les Partenaires Canadien conservaient 16 types en service, six de moins qu'en 1988.

Tout en uniformisant leurs flottes, les affiliés les ont aussi modernisés. À la fin de 1987, le type le plus commun d'avion était le Convair 580 des années cinquante, avec 28 appareils en service dans les deux réseaux. Ce type d'appareil réprésentait 19% des aéronefs alors en usage. À la fin de 1991, le nouveau de Havilland Dash-8 était de loin le plus commun avec 92 appareils en service, représentant 44% de la flotte des affiliés. Le modèle 300 du Dash-8 pèse sept tonnes de moins que le Convair 580 de 56 passagers, et consomme quatre tonnes de carburant de moins pour transporter le même nombre de passagers sur une distance égale et à la même vitesse. Des 22 avions à réaction en service au quatrième trimestre de 1991, le plus répandu était le British Aerospace 146, avec un total de 13. Des neuf autres avions à réaction, sept étaient des Fokker F-28.

The affiliate networks have grown to be large and important airlines in their own right. To visualize how large they have become, note that in 1991 the two affiliate networks operated 211 airliners, more than the 197 flown by the two major carriers, albeit of smaller capacity.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter, 1991

Text table IV below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks. The families comprise the major carrier and its respective affiliates.

Les réseaux affiliés se sont développés pour devenir de grandes et importantes lignes aériennes de leur propre chef. Afin de visualiser la croissance de ces réseaux, on peut noter qu'en 1991, les deux réseaux affiliés se servaient de 211 avions de ligne, soit un nombre supérieur aux 197 avions pilotés par les deux principaux transporteurs. Toutefois les avions des affiliés étaient de plus petite capacité.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Troisième trimestre, 1991

Le tableau explicatif IV ci-dessous présente les opérations des réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Text Table IV

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Third Quarter 1991

Tableau explicatif IV

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Troisième trimestre 1991

		Air Canada Connectors Liaisons Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		954 084	870 877	4 063 187	2 933 572
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-16.1	22.5	-15.1	-6.3
Market Share – Part du marché	%	12.8	11.7	54.4	39.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	420 306	369 184	6 841 932	6 035 173
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-10.4	23.5	-15.1	-9.6
Market Share – Part du marché	%	3.2	2.8	51.7	45.6
Passenger revenue – Recettes-passagers	'000	109 951	101 341	767 523	712 210
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-9.2	40.1	-17.1	1.2
Market Share – Part du marché	%	7.1	6.6	49.8	46.2
Hours Flown – Heures de vol		51 359	59 886	138 698	131 154
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-6.7	36.1	-7.8	7.3
Market Share – Part du marché	%	15.8	18.4	42.7	40.4
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	$	0.26	0.27	0.11	0.12

In the third quarter of 1991, many changes in air carrier affiliation affected the data. In March 1991, PWA, the parent company of Canadian Airlines International Ltd., purchased the turboprops of Intair. In June 1991, this new carrier began connector services as Inter-Canadien, a Canadian Partner, thus giving Canadian Airlines a Quebec partner again for the first time in three quarters. In July 1991, PWA also purchased the route licenses and other assets of Air Toronto from the bankrupt Soundair Corporation. Air Toronto thus switched from being an Air Canada Connector, to being a Canadian Partner, in the third quarter. The rest of the Canadian Partner family consisted of Time Air, Calm Air, Ontario Express, Canadian Frontier, and Air Atlantic.

Au cours du troisième trimestre de 1991, plusieurs changements dans les affiliations des transporteurs aériens ont influé sur les données. En mars 1991, PWA, la société mère des Lignes aériennes Canadien International Ltée, a acheté les turbopropulseurs d'Intair. En juin 1991, ce nouveau transporteur aérien a inauguré des services d'apport sous le nom Inter-Canadien, un Partenaire Canadien. Ainsi les Lignes aériennes Canadien ont donné un partenaire au Québec pour la première fois depuis trois trimestres. De plus, en juillet 1991, PWA a acheté les permis d'exploitation de routes et les autres actifs d'Air Toronto de la société en faillite Soundair. Ainsi Air Toronto a cessé d'être un transporteur de Liaisons Air-Canada pour devenir un Partenaire Canadien au cours du troisième trimestre. Le reste du réseau des transporteurs de Partenaires Canadien est composé de Time Air, Calm Air, Ontario Express, Canadian Frontier et Air Atlantic.

The Air Canada Connector family, in the third quarter, consisted of Air Nova, Air Ontario, AirBC, Air Alliance, and NWT Air.

In the third quarter of 1991, the two families together accounted for 93.7% of all scheduled enplaned passengers on Canadian air carriers and 97.3% of passenger-kilometres. This showed little change from the same period in 1990. In the third quarter of 1990, the two families accounted for 93.9% of scheduled passengers and 97.6% of passenger-kilometres.

The significant difference between the third quarters of 1990 and 1991 were in the relative market shares of the two affiliate networks. The Air Canada Connectors showed decreases in the absolute numbers of all categories shown in Text Table IV and a decrease of 0.7 point in passenger market share. The Canadian Partners show increases in all categories, and a 3.3 point increase in passenger market share.

The Air Canada family as a whole showed a 2.3 point decrease in scheduled passenger market share and a 1.7 point decrease in their share of passenger-kilometres. The Air Canada family still accounted for over 54.4% of enplaned passengers. The Canadian Airlines International family registered a 2.2 point increase in passenger market share and a 1.4 point gain in their share of passenger-kilometres. The Canadian Airlines International family accounted for only 39.3% of enplaned passengers, but produced 45.6% of passenger kilometres, largely because of Canadian Airlines International's long Pacific routes.

Au troisième trimestre, le réseau de transporteurs de Liaisons Air Canada était constitué de: Air Nova, Air Ontario, AirBC, Air Alliance et NWT Air.

Au cours du troisième trimestre de 1991, les parts du marché des deux groupes réunis étaient de 93.7% pour les passagers réguliers embarqués et transportés par les transporteurs aériens canadiens et de 97.3% pour les passagers-kilomètres. Ces niveaux ont montré peu de changement par rapport à la même période en 1990. Au cours du troisième trimestre de 1990, les deux groupes détenaient une part de 93.9% des passagers réguliers et de 97.6% des passagers-kilomètres.

Les écarts significatifs entre les troisièmes trimestres de 1990 et de 1991 étaient dans les parts du marché des deux réseaux affiliés. Le réseau d'Air Canada a enregistré des diminutions en termes absolus pour toutes les catégories du tableau explicatif IV et la part du marché des passagers a diminué de 0.7 point. Les chiffres pour les Partenaires Canadien ont augmenté dans toutes les catégories et ont montré une augmentation de 3.3 points dans la part du marché des passagers.

Le groupe Air Canada a enregistré des pertes de 2.3 points pour sa part du marché des passagers réguliers et de 1.7 point pour sa part du marché des passagers-kilomètres. Le groupe Air Canada a représenté plus de 54.4% des passagers embarqués. Le groupe des Lignes aériennes Canadien International a enregistré des augmentations de 2.2 points dans sa part du marché des passagers et de 1.4 point dans sa part des passagers-kilomètres. Le groupe des Lignes aériennes Canadien International a représenté seulement 39.3% des passagers embarqués mais il a constitué 45.6% des passagers-kilomètres. Les liaisons trans-pacifiques, des Lignes aériennes Canadien International lesquelles sont de longue distance, expliquent ces résultats.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.103	0.109	5.8
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.370	0.376	1.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.865	0.924	6.8
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	41 754	38 995	-6.6
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	110.06	106.42	...
		AirBC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.286	0.102	0.108	0.263
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.667	0.355	0.383	6.262
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.693	0.854	0.929	2.613
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	33 879	38 613	39 812	38 485
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	121.54	104.88	106.85	114.84

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include AirBC, Air Canada, Canadian and Time Air . – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et de Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'AirBC, d'Air Canada, de Canadien et de Time Air.*

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, July-September 1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Juillet-septembre 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 639.0	27 023.1	1.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 581	12 354	-1.8
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	459 872	480 844	4.6
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 263.1	17 793.8	3.1
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	167.3	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	142.2	148.5	4.4
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	374.2	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 022.0	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	193.8	180.3	-7.0
– International travel – Voyages internationaux	$	380.2	371.6	-2.3
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		120.0	126.8	5.7
– Transportation – Transports		117.4	119.3	1.6
– Public transportation – Transport public		119.3	131.1	9.9
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	119.1	125.6	5.5
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		136.5	..	...
– International travel – Voyages internationaux		113.9	..	...
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.0	112.0	-0.9
– Transport industry – Industrie du transport		105.0	102.3	-2.6
– Air transportation – Transport aérien		101.5	88.5	-12.8
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.3	14.6	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1988, the per capita trip spending totalled $205.8 and the average spending per trip, $783.5. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période juillet-septembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $205.8 et les dépenses moyennes par voyage, $783.5.*

[4] *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, July-September 1991

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1991

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		97	102	5.2	277	286	3.2
Passengers – Passagers		10 052	9 000	-10.5	10 221	9 159	-10.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	159 162	150 769	-5.3	165 739	158 444	-4.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		20 406 976	18 559 101	-9.1	20 462 508	18 613 703	-9.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 040 698	1 855 910	-9.1	2 046 251	1 861 370	-9.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		421 937	391 443	-7.2	424 691	394 443	-7.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 462 635	2 247 353	-8.7	2 470 942	2 255 813	-8.7
Hours flown – Heures de vol		456	443	-3.0	712	675	-5.1
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		8 421	7 405	-12.1	8 467	7 449	-12.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	124 785	115 479	-7.5	125 082	116 185	-7.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		15 094 802	13 213 059	-12.5	15 108 655	13 219 461	-12.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 509 480	1 321 306	-12.5	1 510 865	1 321 946	-12.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		399 063	352 292	-11.7	399 226	352 496	-11.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 908 543	1 673 598	-12.3	1 910 092	1 674 442	-12.3
Hours flown – Heures de vol		329	315	-4.4	338	323	-4.3
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 631	1 594	-2.2	1 754	1 710	-2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	34 377	35 291	2.7	40 656	42 259	3.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 312 174	5 346 042	0.6	5 353 853	5 394 242	0.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		531 217	534 604	0.6	535 385	539 424	0.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		22 875	39 151	71.2	25 465	41 947	64.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		554 092	573 755	3.5	560 850	581 371	3.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		127	128	0.9	200	192	-4.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	-36.4	174	160	-7.9
Hours flown: total – Heures de vol: total		127	128	0.8	374	352	-5.8

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1991

		Domestic / Intérieur		Transborder / Transfrontalier		Other international / Autre international	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		6 466	-5.9	1 156	-13.2	1 537	-23.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	105 397	-4.6	16 492	13.8	36 555	-10.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 955 385	-8.2	1 868 251	1.8	9 790 068	-11.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		695 538	-8.2	186 825	1.8	979 007	-11.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		129 818	-7.4	42 968	38.0	221 656	-12.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		825 357	-8.1	229 793	7.1	1 200 663	-11.6
Hours flown – Heures de vol		545	-4.8	46	-9.2	85	-4.6
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 521	-12.0	945	-12.2	983	-11.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	70 643	-7.9	12 248	21.5	33 294	-13.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 019 817	-13.2	1 342 920	2.3	5 856 724	-14.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		601 982	-13.2	134 292	2.3	585 672	-14.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		111 996	-8.4	39 045	44.0	201 455	-19.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		713 977	-12.5	173 337	9.4	787 128	-15.9
Hours flown – Heures de vol		246	-3.5	37	-1.0	40	-11.8
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		945	58.4	211	-17.3	554	-38.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	34 754	2.7	4 244	-3.6	3 261	34.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		935 567	44.6	525 331	0.7	3 933 344	-6.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		93 557	44.6	52 533	0.7	393 334	-6.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		17 823	-1.0	3 923	-2.4	20 201	485.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		111 379	34.7	56 456	0.5	413 535	-2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		164	-1.0	9	-33.0	19	-10.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		134	-11.4	-	-	26	16.3
Hours flown: total – Heures de vol: total		299	-6.0	9	-33.0	45	3.0

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		6 338	6 222	-1.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	108 334	100 875	-6.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 821 088	12 959 517	-12.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 482 109	1 295 952	-12.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		388 962	343 096	-11.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 871 071	1 639 048	-12.4
Hours flown – Heures de vol		180	202	12.3
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		6 067	5 981	-1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	107 775	100 677	-6.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 965 822	12 373 691	-11.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		18 528 537	17 407 279	-6.1
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	75.37	71.08	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 396 582	1 237 369	-11.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		387 556	342 639	-11.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 784 138	1 580 008	-11.4
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 757 654	2 633 356	-4.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	64.70	60.00	...
Hours flown – Heures de vol		174	194	11.7
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		271	241	-11.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	558	197	-64.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		855 266	585 826	-31.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		85 527	58 583	-31.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 406	458	-67.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		86 933	59 040	-32.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		7	8	27.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		7	8	27.8

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include AirBC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et de Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'AirBC, d'Air Canada, de Canadien et de Time Air.*

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991 – fin

		AirBC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		407	3 199	2 182	434
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 215	60 390	38 182	1 088
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		144 959	6 739 121	5 899 374	176 062
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 496	673 912	589 937	17 606
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		456	199 374	142 938	329
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 952	873 286	732 875	17 935
Hours flown – Heures de vol		17	90	75	21
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		397	3 109	2 063	413
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 215	60 352	38 022	1 088
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		131 829	6 421 625	5 665 988	154 248
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		300 323	8 759 991	8 033 636	313 330
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	43.90	73.31	70.53	49.23
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 183	642 163	566 599	15 425
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		456	199 287	142 568	329
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 639	841 449	709 167	15 753
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		34 518	1 371 025	1 179 139	48 675
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	39.51	61.37	60.14	32.36
Hours flown – Heures de vol		16	87	71	19
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		11	90	119	21
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	38	160	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 130	317 496	233 386	21 814
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 313	31 750	23 339	2 181
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	88	370	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 313	31 837	23 709	2 181
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	2	4	2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	2	4	2

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1991

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	61	66	8.2
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 267	5 475 [1]	1.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	x	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	73	1 818	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	x	...
Quebec – Québec	23 155	24 088	4.0
Ontario	5 757	7 061	22.7
Manitoba	7 456	7 508	0.7
Saskatchewan	2 730	3 162	15.8
Alberta	21 777	17 752	-18.5
British Columbia – Colombie-Britannique	71 266	51 894	-27.2
Yukon	4 342	3 908	-10.0
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	11 474	13 230	15.3
Total	153 297	135 896	-11.4
International	21 992	25 579	16.3
Total	175 289	161 475	-7.9

[1] *Includes Prince Edward Island and New Brunswick. – Comprend l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.*

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1991

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1991

	1990	1991	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 856 547	1 682 351	-9.4
– Passengers – Passagers	1 693 437	1 533 852	-9.4
– Goods – Marchandises	163 110	148 498	-9.0
Charter services – Services d'affrètement	282 170	275 379	-2.4
– Passengers – Passagers	266 680	258 426	-3.1
– Goods – Marchandises	15 490	16 953	9.4
Other flying services – Autres services aériens	3 713	6 612	78.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 213	1 970	62.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	69 601	67 746	-2.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 213 244	2 034 058	-8.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 464	20 600	5.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	706 721	672 499	-4.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	227 257	208 577	-8.2
General services and administration – Services généraux et administration	987 032	925 163	-6.3
Depreciation – Dépréciation	76 457	85 675	12.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 016 930	1 912 514	-5.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	196 314	121 544	-38.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	9 376	(7 639)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	38 138	19 519	-48.8
Interest expenses – Intérêts versés	81 883	97 671	19.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	2 520	(827)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(31 850)	(86 618)	172.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	164 465	34 926	-78.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	66 218	43 081	-34.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	98 246	(8 155)	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991

	Total[1]		
	1990	1991	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 579 672	1 475 526	-6.6
– Passengers – Passagers	1 436 183	1 346 817	-6.2
– Goods – Marchandises	143 489	128 709	-10.3
Charter services – Services d'affrètement	39 463	38 235	-3.1
– Passengers – Passagers	38 854	38 100	-1.9
– Goods – Marchandises	609	135	-77.8
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	43 974	49 464	12.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 663 109	1 563 225	-6.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	12 393	11 931	-3.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	471 559	455 674	-3.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	140 781	134 506	-4.5
General services and administration – Services généraux et administration	832 642	796 986	-4.3
Depreciation – Dépréciation	53 726	69 793	29.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 511 101	1 468 890	-2.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	152 008	94 335	-37.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	7 758	(3 265)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	36 186	18 231	-49.6
Interest expenses – Intérêts versés	58 368	83 856	43.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 285	(923)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(13 139)	(69 813)	431.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	138 869	24 522	-82.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	59 854	39 858	-33.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	79 015	(15 335)	...

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include AirBC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et de Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'AirBC, d'Air Canada, de Canadien et de Time Air.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991, – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991 – fin

	AirBC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	38 984	728 414	665 463	42 665
– Passengers – Passagers	37 769	657 572	610 868	40 607
– Goods – Marchandises	1 215	70 842	54 595	2 057
Charter services – Services d'affrètement	1 283	17 150	15 602	4 199
– Passengers – Passagers	1 283	17 066	15 551	4 199
– Goods – Marchandises	-	84	51	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	556	26 653	22 245	10
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	40 824	772 217	703 310	46 874
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	806	7 078	3 925	122
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 261	216 328	213 799	14 286
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	5 297	83 233	39 445	6 531
General services and administration – Services généraux et administration	14 780	390 910	374 275	17 021
Depreciation – Dépréciation	1 446	38 739	26 752	2 857
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	33 589	736 288	658 195	40 817
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	7 235	35 929	45 115	6 057
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	251	(3 517)	1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	223	17 170	772	66
Interest expenses – Intérêts versés	7 428	44 739	27 768	3 922
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(1 261)	338	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 205)	(28 579)	(30 174)	(3 855)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	30	7 350	14 940	2 202
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	53	3 857	34 869	1 079
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(23)	3 493	(19 929)	1 123

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1991

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1991

		1990	1991	Change / Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 267	6 182	-1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	123 981	123 045	-0.8
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	9 037	7 984	-11.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	69 678	65 678	-5.7
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	2 917	3 309	13.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	30 138	30 588	1.5
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 247	9 133	-1.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	91 469	98 778	8.0
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 769	16 735	-5.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	139 675	147 861	5.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 334	6 467	-11.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	94 460	62 944	-33.4
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	52 571	49 810	-5.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	549 401	528 893	-3.7
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 274 435	1 145 557	-10.1
Cost – Coût	$ '000	337 553	290 832	-13.8
Gasoline – Essence	L '000	11 681	8 892	-23.9
Cost – Coût	$ '000	6 940	5 735	-17.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	266	289	8.5
Cost – Coût	$ '000	1 754	2 002	14.2
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	130	102	-21.0
Cost – Coût	$ '000	313	260	-16.9

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1991

		Total	AirBC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 631	261	1 685	1 389	296
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	92 377	3 910	42 983	42 290	3 194
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 286	143	2 957	2 948	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	56 703	932	26 346	28 281	1 144
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 419	219	169	887	144
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	14 501	914	2 394	10 004	1 188
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 374	184	3 122	3 841	227
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	83 499	2 538	38 500	40 641	1 820
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 253	398	7 664	6 878	313
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	138 269	2 158	77 943	56 543	1 625
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 125	-	4 402	1 723	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	60 695	-	46 019	14 676	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 088	1 205	19 999	17 666	1 218
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	446 044	10 453	234 186	192 434	8 971
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	873 045	18 637	460 193	372 568	21 648
Cost – Coût	$ '000	213 660	5 212	108 451	93 761	6 236
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	152	67	31	50	4
Cost – Coût	$ '000	885	433	177	253	23
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1991, 71.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.0 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the sixth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 76.6%, up from 72.4% in 1990.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 72.4% of the traffic during the third quarter of 1991, up from 68.9% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.6 percentage points (72.9% to 77.5%) during this period. In contrast, for northern services, 50.4% of passenger traffic (representing 53.9% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1990, the corresponding figures were 50.4% for passengers and 54.3% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the longhaul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1991, on long-haul services, discount carriage represented 77.9% of passenger volume and 79.1% of passenger-kilometres; this compared with 65.8% and 68.1% respectively, for short-haul services.

The increase in the proportion of discount fares during the third quarter of 1991 compared to 1990, can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the intense competition between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Ontario Express (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1991, 71.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la sixième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 72.4% en 1990 à 76.6% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même tendance. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 72.4% du trafic au cours du troisième trimestre de 1991, une augmentation par rapport à 68.9% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 4.6 points de pourcentage (72.9% à 77.5%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 50.4% du trafic de passagers (représentant 53.9% des passagers- kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50.4% et 54.3% respectivement au cours du troisième trimestre de 1990.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 77.9% du volume de passagers et 79.1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 65.8% et 68.1%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Ontario Express (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

Sector / Secteur	Year and quarter / Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares / Tous les tarifs	Economy fare / Tarif économique	Discounted fare / Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic – Intérieur	**1990 III**	136.5	142.0	129.3
	IV	140.8	152.2	128.2
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
Southern services – Services secteur sud	1990 III	136.8	142.5	129.5
	IV	140.8	152.4	128.1
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
Northern services – Services secteur nord	1990 III	126.8	132.6	119.6
	IV	138.4	146.4	127.4
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
International	**1990 III**	113.9	122.7	113.1
	IV	111.5	135.1	103.9
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..

International Sector

During the third quarter of 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost four out of every five (79.3%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 8.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varied rather widely from one province to another, with 68.1% for Quebec to 76.3% for Saskatchewan (see Table 5.4). Newfoundland, Alberta and British Columbia and the territories were the only provinces besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Saskatchewan did not mean that residents in this province were privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Saskatoon, for example, may in fact have been Calgary or Winnipeg. In this case, both Alberta and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de quatre passagers sur cinq (79.3%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 8.9 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, le pourcentage a varié assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 68.1% au Québec et 76.3% en Saskatchewan (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Saskatchewan, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Saskatoon, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Alberta ou du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	6.5	3.2	21.6	20.7	68.2	71.2	3.5	4.7
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.2	6.7	3.4	20.5	19.2	68.9	72.4	3.6	4.9
Short-Haul – Court-courrier	0.2*	0.1*	4.8	1.8	29.9	28.0	61.8	65.8	3.4	4.4
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.3	7.9	4.7	14.9	11.8	73.2	77.9	3.7	5.3
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.6*	0.4*	48.1	47.8	50.4	50.4	0.8	1.4
International	0.7	0.5	6.5	5.3	14.4	6.2	70.4	79.3	8.0	8.8

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.4	0.3	8.4	4.9	15.1	13.1	72.4	76.6	3.7	5.1
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	8.7	5.0	14.1	11.9	72.9	77.5	3.8	5.2
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1*	4.8	2.2	27.5	25.5	64.2	68.1	3.4	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.4	9.2	5.5	12.2	9.5	74.2	79.1	3.9	5.4
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.6*	0.6*	44.3	44.3	54.3	53.9	0.8	1.2
International	0.9	0.6	7.7	6.6	7.7	4.6	76.0	80.5	7.7	7.7

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	0.1*	6.2*	4.5	24.5	22.8	67.6	69.6	1.6*	2.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.1*	**	6.8	3.7	17.8	16.1	72.2	75.6	3.0	4.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.3*	0.2*	6.0	2.6	17.7	24.3	72.3	68.1	3.8	4.7
Ontario	0.4	0.3	7.7	3.9	17.5	16.6	70.5	74.2	4.0	5.0
Manitoba	**	0.1*	5.8	3.0	25.6	19.8	65.1	72.2	3.4	4.9
Saskatchewan	**	**	3.8	1.8	24.9	16.4	68.7	76.3	2.5	5.4
Alberta	0.3*	0.2	6.1	3.5	28.9	23.6	61.6	68.8	3.1	4.0
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.3	0.2	5.8	2.6	24.1	23.7	66.7	68.6	3.1	4.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	6.5	3.2	21.6	20.7	68.2	71.2	3.5	4.7

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Quebec which witnessed a decline of 4.2 percentage points. The largest increases were in Saskatchewan (7.6 percentage points), Alberta (7.2 percentage points) and Manitoba (7.1 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the third quarter of 1991 compared to the same quarter in 1990. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception du Québec qui a enregistré une baisse de 4.2 points de pourcentage. Les hausses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (7.6 points de pourcentage), en Alberta (7.2 points de pourcentage) et au Manitoba (7.1 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1991 a

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire: First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	Change / Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	208	295	41.7	**	**	4.3	2.9	39.1	24.5	53.7	68.9	2.8	3.7
Edmonton[1]	62	98	59.0	**	**	0.7*	0.5*	73.1	49.0	25.3	48.5	**	2.0*
Halifax	2	-	...	-	-	-	-	14.7*	-	77.7	-	7.6*	-
Montréal[2]	238	201	-15.4	0.3*	0.3*	5.8	2.0	15.2	25.0	74.9	68.4	3.8	4.3
Ottawa	128	115	-10.2	0.2*	0.3*	6.4	2.7	34.6	30.7	54.2	61.3	4.6	5.0
Regina	23	36	57.1	**	**	2.3*	0.5*	45.9	21.4	49.8	73.3	2.0*	4.8
Saskatoon	23	33	44.3	**	**	2.4*	0.9*	43.7	19.3	51.0	73.7	2.8*	6.0
Toronto	377	323	-14.5	0.3*	0.2*	6.4	2.0	21.6	25.8	67.4	67.5	4.4	4.4
Vancouver	171	323	88.6	0.1*	**	3.7	1.9	30.8	27.3	62.7	66.0	2.7*	4.7
Winnipeg	24	27	13.1	**	**	1.9	1.1*	56.3	38.2	39.6	57.2	2.1	3.5*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	188	175	-6.8	0.7*	0.4*	10.7	6.4	11.9	9.8	73.4	78.3	3.3	5.1
Edmonton[1]	198	173	-12.4	0.2*	0.2*	5.4	3.9	19.7	15.9	70.7	75.3	4.0	4.7
Halifax	180	167	-7.2	0.1*	**	6.9	3.7	17.9	16.1	72.2	75.6	3.0	4.4
Montréal[2]	110	98	-11.0	**	**	7.6	4.4	17.4	18.0	70.8	71.6	4.0	5.7
Ottawa	94	72	-23.9	0.1*	0.1*	7.7	6.3	18.1	16.7	70.3	72.2	3.8	4.7*
Regina	45	32	-29.4	**	**	4.4	2.9*	14.2	9.7	79.2	82.3	2.2	5.0*
Saskatoon	42	35	-16.0	**	**	4.7	3.3*	14.6	9.9	77.4	80.3	3.0	6.5*
Toronto	729	698	-4.4	0.5	0.4	9.0	4.9	11.8	9.5	75.1	80.1	3.7	5.2
Vancouver	383	370	-3.4	0.5	0.4	8.5	5.4	15.3	10.7	71.6	77.7	4.1	5.8
Winnipeg	199	170	-15.0	**	**	6.6	3.5	19.7	14.8	69.9	76.2	3.7	5.3

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

discount fares during the third quarter of 1991 increased in eight of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 0.1 percentage point in Toronto to 23.5 percentage points in Regina. The proportion decreased from 74.9% to 68.4% in Montréal during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.8 percentage point in Montréal to 6.3 percentage points in Winnipeg.

augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes. Les hausses variaient entre 0.1 point de pourcentage à Toronto et 23.5 points de pourcentage à Regina. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 74.9% à 68.4% à Montréal. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré un gain, compris entre 0.8 point de pourcentage à Montréal et 6.3 points de pourcentage à Winnipeg.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1991

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	**	...	205.9	5.0	150.5	7.0	102.1	-5.2	72.3*	-31.9
Edmonton[1]	**	...	116.6	14.4	129.0	30.1	85.2	15.1	32.6	...
Halifax	-	-	-	-	-	...	-	...	-	...
Montréal[2]	253.4	21.3	197.2	3.0	184.6	14.0	116.2	30.7	79.7	8.0
Ottawa	208.3	21.8	164.3	4.0	155.8	13.2	95.3	6.7	68.9	-13.2
Regina	**	...	187.1	-6.3	178.1	-0.8	116.4	20.3	46.7	-50.0
Saskatoon	**	...	190.2	5.4	174.7	-4.3	114.2	24.0	43.2	-60.4
Toronto	211.3	5.2	186.5	2.5	177.2	14.5	111.7	23.2	78.2	-4.7
Vancouver	**	...	207.1	1.8	158.9	-12.5	85.5	-23.8	43.6	-58.8
Winnipeg	**	...	206.8	0.6	222.0	10.9	125.2	25.9	76.6	-28.1
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	701.6	7.0	573.5	8.2	435.3	12.4	222.2	3.2	202.4	-4.8
Edmonton[1]	602.3	4.2	483.2	3.6	329.6	9.4	180.0	-0.7	168.3	-18.7
Halifax	**	...	305.2	0.2	261.5	3.2	141.3	-0.3	125.1	-21.1
Montréal[2]	**	...	622.2	10.1	374.9	-1.6	230.9	7.0	231.2	-3.9
Ottawa	585.3*	-7.2	555.7	12.4	387.8	9.3	208.9	6.1	213.9	-23.2
Regina	**	...	444.6	4.1	391.5	13.1	184.9	13.4	149.5	-26.5
Saskatoon	**	...	433.4	-3.2	388.8	16.2	175.7	4.1	139.3	-31.8
Toronto	732.6	6.7	549.7	8.9	387.6	10.3	205.0	3.9	184.1	-17.5
Vancouver	817.8	14.7	609.7	3.9	396.3	11.2	222.9	0.5	205.9	-26.4
Winnipeg	**	...	386.0	7.0	338.1	9.1	160.9	1.4	140.5	-12.1

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 75.0%; Regina (82.3%) ranked first, followed by Saskatoon (80.3%) and Toronto (80.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (6.4%), Ottawa (6.3%) and Vancouver(5.4%).

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 75.0% dans la plupart des villes: Regina (82.3%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (80.3%) et Toronto (80.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (6.4%), Ottawa (6.3%) et Vancouver (5.4%).

Average Fares

During the third quarter of 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada decreased slighly. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower.

According to the fare basis data, during the third quarter of 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $180, down 7.0% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $372, a decrease of 2.3% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Toronto where the domestic fare averaged $205; the lowest in Saskatoon where it averaged $164. The average domestic fare also exceeded the national level in Vancouver ($190) and Winnipeg ($190). It decreased in seven of the top ten cities, with losses ranging from -3.5% in Halifax to -19.0% in Vancouver. Montréal (13.4%) posted the only important increase over the study period. The average fare slightly increased in two other cities: Toronto (2.4%) and Ottawa (0.5%).

During the third quarter of 1991, the business fares increased in all major cities except for Regina where they declined on short-haul routes. The economy fares followed the same trend than the business class fares on short-haul routes, except for Saskatoon and Vancouver where decreases were registered (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in most of cities for both short-haul and long-haul trips. For short-haul trips, the average discount fares decreased in Vancouver (-23.8%) and Calgary (-5.2%). For long-haul trips, two cities, Edmonton (-0.7%) and Halifax (-0.3%), also showed a slight decrease.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver and Montréal paid, on average, the highest business class fares for short-haul and long-haul trips, respectively. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $222 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $435 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement diminué. Les réduction de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisième trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $180, en baisse de 7.0% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $372, en baisse de 2.3% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $205 à Toronto et $164 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver ($190) et Winnipeg ($190). Il a diminué dans sept des dix principales villes, les pertes oscillant entre -3.5% à Halifax et -19.0% à Vancouver. Montréal (13.4%) a enregistré la seule hausse importante au cours de la période sous étude. Les deux autres villes ayant connu une légère augmentation de leur tarif moyen furent: Toronto (2.4%) et Ottawa (0.5%).

Au cours du troisième trimestre de 1991, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans toutes les principales villes à l'exception de Regina où ils ont diminué sur les liaisons de courte distance. Les tarifs de la classe économique ont suivi la même tendance que ceux de la classe affaires sur les liaisons de courte distance sauf pour les villes de Saskatoon et de Vancouver où des diminutions furent enregistrées (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans la majorité des villes pour les services court-courriers et long-courriers. Pour les services court-courriers, le tarif réduit moyen a diminué dans les villes de Vancouver (-23.8%) et de Calgary (-5.2%). En ce qui à trait aux services long-courriers, deux villes ont également présenté de faibles baisses du tarif réduit moyen. Il s'agit d'Edmonton (-0.7%) et d'Halifax (-0.3%).

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver (vols court-courriers) et à Montréal (vols long-courriers) que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers sont, en moyenne, les plus élevés. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $222 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $435 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1991 are shown in the following table with comparative third quarter 1990 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1990 sont également présentées.

	1990	1991	% Change / Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	24	24	–	Niveau II
Level III	72	77	6.9	Niveau III
Level IV	180	191	6.1	Niveau IV
Total	**278**	**296**	**5.0**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1991 are as follows: Level III- 2 Level IV - 16.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) The following charter carriers suspended operations between October 1989 and December 1990: Holidair Airways in October of 1989 (Holidair Airways began operations in February 1989), Minerve Canada Inc. in December 1989, Points of Call Airlines and Vacationair in January 1990, Crown Air Express in February 1990, Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990 and Worldways during the fourth quarter of 1990.

f) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting Wardair's operation combined with its own operations.

g) An economic recession began in the second quarter of 1990.

h) AirBC and Time Air became Level I carriers beginning in 1991.

c) Pour le troisième trimestre de 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 16.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Les transporteurs des services d'affrètement suivants, ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et décembre 1990: Holidair Airways en octobre 1989 (Holidair Airways a commencé ses opérations en février 1989), Minerve Canada Inc. en décembre 1989, Points of Call Airlines ainsi que Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990, la société Soundair (Odyssey International) en avril 1990 et Worldways pendant le quatrième trimestre de 1990.

f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

g) Une récession économique a commencé au deuxième trimestre de 1990.

h) AirBC et Time Air sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991.

i) Effective January 1, 1991, the remaining 55% of outstanding shares of Time Air Corp. were acquired by PWA Corp.

j) The new Terminal III at Toronto's L.B. Pearson International Airport opened February 21, 1991.

k) The aviation industry saw major layoffs in the second and third quarters of 1991.

l) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In March 1991, Inter- Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

m) During the third quarter of 1991, PWA Corp. bought Air Toronto from Soundair.

n) Air Canada and PWA Corp announced the sale of aircraft during the third quarter of 1991.

o) Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. announced major seat sales to stimulate travel during the fall of 1991.

p) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code-sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

i) Le 1er janvier 1991, la société PWA a acquis le reste (55%) des actions de la société Time Air.

j) Le nouveau terminal III a été ouvert à l'aéroport international L.B. Pearson le 21 février 1991.

k) Durant les deuxième et troisième trimestres de 1991, plusieurs mises à pied ont eu lieu dans l'industrie du transport aérien.

l) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mars 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.

m) Durant le troisième trimestre de 1991, PWA Corp a acheté Air Toronto de Soundair.

n) Air Canada et la société PWA ont annoncé la vente d'aéronefs pendant le troisième trimestre de 1991.

o) Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont annoncé d'importantes ventes de sièges pour stimuler les voyages durant l'automne de 1991.

p) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

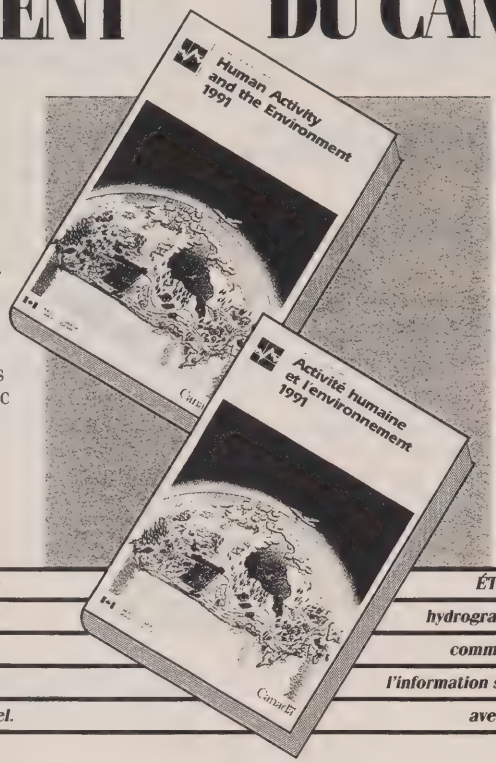
G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

CANADA'S ENVIRONMENT

L'ENVIRONNEMEN DU CANADA



Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

Vous lisez tous les jours des artic traitant de recyclage, de la pollu de l'eau, des émissions de gaz indus- trielles ou de la diminution de la cou d'ozone. Malheureusement, ces rapp sont trop souvent fragmentés et il de difficile de se faire une parfaite idée l'environnement physique du Canada

Activité humaine et l'environnement écrit afin de vous aider à comprendr liens entre notre population, nos acti socio-économiques et notre environ- nement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissn sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs eff

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.

ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la populat les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Order your copy today!
Human Activity and the Environment,
(Catalogue No. 11-509E) $35 in Canada, US $42 in the United States and US $49 in other countries.

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to:
(613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environ- nement, **(n° de catalogue 11-509F) 35 $ au Canada, 42 $ (US) aux États-Unis et 49 $ (US) dans les autres pays.**

Écrivez à : Vente des publi- cations Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez v commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statisti Canada, dont vous pouvez consu la liste dans la présente publica

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votr carte Visa ou MasterCard.

Statistics Canada Statistique Canada

Canad

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____

☐ Payment enclosed $ _____

☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number

Expiry Date

Signature _____

Client Reference Number _____

Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price			Qty	Total $
			Canada $	United States US$	Other Countries US$		

	SUBTOTAL	
anadian customers add 7% Goods and Services Tax.	**GST (7%)**	
ease note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which ight include special shipping and handling charges and the GST.	**GRAND TOTAL**	

neque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. lients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

or faster service ☎ **1-800-267-6677** ☎ **VISA and MasterCard Accounts**

PF 03681 1991-01

ersion française de ce bon de commande disponible sur demande

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne pas envoyer de confirmation

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____

☐ Paiement inclus _____

☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte _____

Date d'expiration _____

Signature _____

Numéro de référence du client _____

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée	Abonnement annuel ou prix de la publication			Qté	Total $
			Canada $	États-Unis $ US	Autres pays $ US		

	TOTAL	
Les clients canadiens ajoutent la taxe de 7 % sur les produits et services.	**TPS (7 %)**	
Veuillez noter que les réductions s'appliquent au prix des publications et non au total général; ce dernier pouvant inclure des frais de port et de manutention particuliers et la TPS.	**TOTAL GÉNÉRAL**	

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

Pour un service plus rapide, composez ☎ **1-800-267-6677** ☎ **Comptes VISA et MasterCard**

PF 03681 1991-01

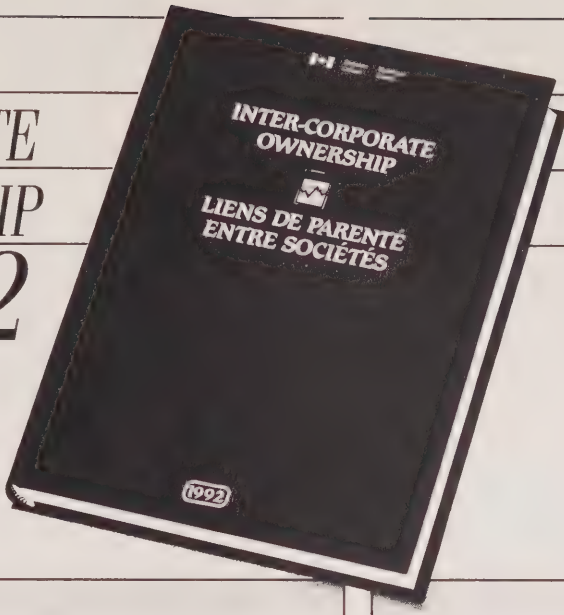
This order coupon is available in English upon request

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

INTER-CORPORATE OWNERSHIP 1992

Will Answer Your Questions About Canada's Corporate Pyramids



LIENS DE PARENTÉ ENTRE SOCIÉTÉS 1992

La publication qui répondra à toutes vos questions sur les pyramides de sociétés au Canada

Inter-Corporate Ownership 1992 is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy.

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1992 (Cat. no. 61-517) is available for $325 in Canada, US$390 in the United States and US$455 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. For faster ordering, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre sociétés 1992 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous y trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ou détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage et de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Liens de parenté entre sociétés constitue une source de référence indispensable dans les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes ?
- Achats : qui sont les propriétaires de vos fournisseurs ?
- Investissements : quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle ?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vos concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils ?
- Expansion industrielle : dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvre-t-elle ?

Liens de parenté entre sociétés 1992 (nº 61-517 au Catalogue) se vend 325 $ au Canada, 390 $ US aux États-Unis et 455 $ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour commander plus rapidement, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



What happened to the cost of living last month?

The Consumer Price Index will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), **The Consumer Price Index** gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:
- transportation
- food
- clothing
- housing
- health and personal care
- recreation, reading and education
- tobacco products and alcoholic beverages

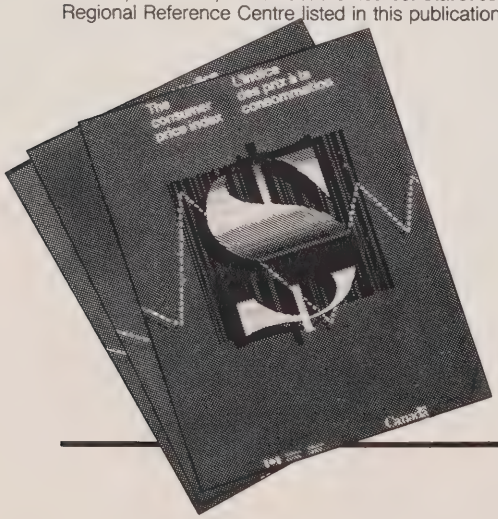
Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of change.

Get the facts.

Subscribe to **The Consumer Price Index** (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for $93 in Canada, US$112 in the United States and US$130 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.



Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier ?

L'indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupiez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, **L'indice des prix à la consommation** vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur:
- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changement.

Abonnez-vous !

L'indice des prix à la consommation (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 93 $ au Canada, 112 $ US aux États-Unis et 130 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using VISA or MasterCard, call toll-free,

Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais le

1-800-267-6677

Government Publications

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

October – December 1991

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre – décembre 1991



Statistics Canada Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

October-December 1991

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1991

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

August 1992

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 22, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Août 1992

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 22, n° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, B. Snider is the Statistician, and D. Bunting is acting Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head and F. Thibeault is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, B. Snider est le statisticien et D. Bunting est le chef intérimaire de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section et F. Thibeault est la statisticienne ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 20

Factors Which May Have Influenced the Data 24

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 20

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 24

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- Operating statistics, including passengers, goods carried, passenger-kilometres and goods tonne kilometres, for Levels I to IV scheduled and charter services combined have all decreased compared to the fourth quarter of 1990.

- Passengers carried on scheduled services by Air Canada decreased by 11% to 2.5 million, while those reported by Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) dropped 6% to 1.8 million, when compared to the fourth quarter of 1990. For the year, the distribution of passengers on both scheduled services and on all services (scheduled and charter), between Air Canada and CAIL was virtually identical in 1990 and 1991.

- Total available seat-kilometres for Level I carriers on scheduled services fell by 7% to 14.3 billion relative to the same quarter in 1990. Air Canada's available seat-kilometres dropped by 14% to 6.8 billion, while CAIL's capacity fell by 8% to 6.9 billion.

- Total goods carried by Level I-IV carriers decreased by 1% to 154 million kilograms over the fourth quarter of 1990. Goods tonne-kilometres decreased by 15% to 375 million kilograms. The volume of goods carried by Air Canada (62 million kilograms) decreased by 14%, while CAIL (37 million kilograms) reported a decrease of only 6%.

Financial Data

- Fourth quarter operating revenues ($1.6 billion), for Levels I- III carriers decreased by 10% from the fourth quarter of 1990. Total operating revenues for Level I carriers decreased by 6% to $1.3 billion.

- Air Canada reported a decrease of 19% in operating revenue, from $764 million in the fourth quarter of 1990 to $620 million in the same quarter of 1991. CAIL's operating revenue decreased by 5% to $570 million.

- Operating losses for the industry decreased by 7%, to $211 million in the fourth quarter of 1991, over the same period in 1990. Air Canada's operating loss decreased by 11% to $111 million, while CAIL's dropped by 6% to $81 million over these quarters.

Faits saillants

Statistique d'exploitation

- Les statistiques d'exploitation, incluant les passagers, les marchandises transportées, les passagers-kilomètres et les marchandises tonnes-kilomètres, pour les services réguliers et d'affrètement combinés de niveaux I à IV ont toutes enregistré des baisses par rapport au quatrième trimestre de 1990.

- Le nombre de passagers transportés sur des vols réguliers par Air Canada a baissé de 11% à 2.5 millions, alors que celui déclaré par les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) a chuté de 6% à 1.8 million comparé au quatrième trimestre de 1990. Sur une base annuelle, la distribution des passagers des services réguliers et de tous les services (réguliers et affrètement) entre Air Canada et LACI est pratiquement identique en 1990 et 1991.

- Le nombre de sièges-kilomètres disponibles sur les services réguliers pour les transporteurs de niveau I a baissé de 7% à 14.3 milliards par rapport au même trimestre de 1990. Les sièges-kilomètres disponibles d'Air Canada ont baissé de 14% à 6.8 milliards, alors que la capacité de LACI a diminué de 8% à 6.9 milliards.

- Le total des marchandises transportées par les transporteurs de niveaux I-IV a baissé de 1% à 154 millions de kilogrammes par rapport au quatrième trimestre de 1990. Les tonnes-kilomètres de marchandises ont baissé de 15% à 375 millions de kilogrammes. Le volume de marchandises transportées par Air Canada (62 millions de kilogrammes) a baissé de 14%, alors que LACI (37 millions de kilogrammes) a déclaré une baisse de 6% seulement.

Données financières

- Les recettes d'exploitation du quatrième trimestre (1.6 milliard de dollars) pour les transporteurs de niveaux I-III ont baissé de 10% par rapport au quatrième trimestre de 1990. Le total des recettes d'exploitation des transporteurs de niveau I a baissé de 6% pour se chiffrer à 1.3 milliard de dollars.

- Air Canada a déclaré une baisse des recettes d'exploitation de 19%, soit de $764 millions au quatrième trimestre de 1990 à $620 millions au même trimestre de 1991. Les recettes d'exploitation de LACI ont baissé de 5% à $570 millions.

- Les pertes d'exploitation pour l'industrie ont diminué de 7% pour se chiffrer à $211 millions au quatrième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990. La perte d'exploitation déclarée par Air Canada a baissé de 11% à $111 millions, alors que celle de LACI a diminué de 6% à $81 millions au cours de ces trimestres.

- Total salaries and wages for Levels I-III carriers decreased by 8% to $525 million compared to the fourth quarter of 1990. Total employment decreased by 6% to 48,984. The most significant decreases in employment occurred in the other personnel and other flight personnel categories which both dropped by 12%.

Fare Basis Data

- During the fourth quarter of 1991, 66% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 64% in 1990. For the international markets, over four out of every five (81%) scheduled passengers flew on discount fares.

- The provinces of Newfoundland, Quebec and Saskatchewan registered a decreased utilization of discount fares during the fourth quarter of 1991. Alberta and Manitoba with increases of about 7 and 4 percentage points respectively, compared to the same period in 1990, posted the largest increases.

- During the fourth quarter of 1991, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to $175, down 12% from the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled $314, a decrease of 7% relative to a year earlier.

- Le total des salaires et traitements des transporteurs de niveaux I-III a baissé de 8% à $525 millions comparativement au quatrième trimestre de 1990. Le nombre total des effectifs a baissé de 6% pour s'établir à 48,984. Les baisses les plus remarquables sont survenues dans les catégories autre personnel et autre personnel navigant qui ont toutes deux diminué de 12%.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du quatrième trimestre de 1991, 66% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% en 1990. Pour les marchés internationaux, plus de quatre passagers sur cinq (81%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Les provinces de Terre-Neuve, de Québec et de la Saskatchewan ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1991. L'Alberta et le Manitoba avec des hausses respectives d'environ 7 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1990.

- Au cours du quatrième trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $175, en baisse de 12% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à $314, en baisse de 7% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities[1], Fourth Quarter of 1988-1991

by Francesca Thibeault

This study presents a composite picture of the pattern of discount fare utilization for selected Canadian cities for the fourth quarter of the years 1988 to 1991. This study also explores the air fares paid by the passengers travelling on Level I air carriers[2] in the major Canadian cities.

In this study, we will try to answer the following questions:

- At the city level, what has been the trend in the use of discount fares?
- Which cities experienced the largest fluctuations?
- What has been the trend in air fares over the study period?
- Which factors influenced the evolution of air fares?

On January 1, 1988, an economic regulatory reform in the air transport industry took place in Canada. The impact of this new reform has been the widespread use of discount fares. Indeed, for short-haul services, the use of discount fares increased in all cities in 1988, while for long-haul services, only Saskatoon posted a slight decrease in the use of discount fares (see Text Table I). It should be noted that in 1988, while competition was particularly intense, the airlines used more price discounting in an attempt to acquire a larger market share.

However, in 1989, still during the fourth quarter, all major cities posted declines in discount fare utilization, with the exception of Halifax, where a slight increase of 1.3 percentage point was registered for short-haul services. For long-haul services, only Regina and Saskatoon registered slight increases of 2.9 percentage points and 0.3 percentage point, respectively.

1 *Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of the years 1988 to 1991.*

2 *For the years 1988 and 1989, the Level I air carriers consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair. In 1990, the Level I air carriers were only Air Canada and CAIL while in 1991, in addition to these two carriers, AirBC and Time Air were also considered as Level I air carriers.*

Études spéciales

Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes[1], Quatrième trimestre de 1988-1991

par Francesca Thibeault

L'exposé qui suit présente une vue d'ensemble du schéma de l'utilisation des tarifs aériens réduits pour des villes canadiennes choisies au cours du quatrième trimestre des années 1988 à 1991. Cette étude traite également des tarifs aériens payés par les passagers des transporteurs de niveau I[2] dans les principales villes canadiennes.

Dans cette étude, nous tenterons de répondre aux questions suivantes:

- Au niveau des villes choisies, est-ce que l'utilisation des tarifs réduits a connu les mêmes tendances?
- Quelles villes ont enregistré les plus fortes variations?
- Quelle a été la tendance des tarifs aériens pour la période sous-étude?
- Quels facteurs ont influencé l'évolution des tarifs aériens?

Le 1er janvier 1988, entrait en vigueur la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette nouvelle réforme a eu une incidence considérable sur l'essor qu'a connu les tarifs réduits. En effet, pour les services court-courriers, l'utilisation des tarifs réduits s'est accrue dans toutes les villes en 1988, alors que pour les services long-courriers, il n'y a qu'à Saskatoon que l'utilisation des tarifs réduits a présenté une légère baisse (voir tableau explicatif I). Il faut mentionner qu'en 1988, face à une intense concurrence, les compagnies aériennes ont dû offrir plus de tarifs réduits afin de pouvoir s'approprier une plus grande part du marché.

Cependant, en 1989, toujours lors du quatrième trimestre, l'utilisation des tarifs réduits a connu des baisses dans toutes les principales villes sauf à Halifax où une légère augmentation de 1.3 point de pourcentage a été enregistrée pour les services court-courriers. En ce qui a trait aux services long-courriers, seulement Regina et Saskatoon ont enregistré de légères augmentations, soit 2.9 points de pourcentage et 0.3 point de pourcentage, respectivement.

1 *En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre des années 1988 à 1991.*

2 *Pour les années 1988 et 1989, les transporteurs de niveau I étaient constitués de: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs de niveau I se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, en plus de ces deux transporteurs, AirBC et Time Air faisaient également partie des transporteurs de niveau I.*

Text Table I
Distribution of Domestic Passengers, by City, by Fare Type Group – Fourth Quarter 1988-1991

Tableau explicatif I
Répartition des passagers intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire – Quatrième trimestre 1988-1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	1988 Business Class / Classe affaires	1988 Economy / Économique	1988 Discounted / Réduit	1989 Business Class / Classe affaires	1989 Economy / Économique	1989 Discounted / Réduit
			%			
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)						
Calgary	2.7*	41.6*	53.5*	3.7	43.9	50.5
Edmonton[1]	0.2*	68.0	31.0*	0.4*	70.3	28.6
Halifax	**	35.8*	61.9*	**	**	63.2*
Montréal[2]	2.6	37.7	55.9	8.3	39.7	47.1
Ottawa	4.3*	41.2	51.8	7.6	40.7	47.8
Regina	**	43.8*	52.1*	2.7*	43.8	51.7
Saskatoon	**	42.6*	54.5	1.4*	47.3	49.4
Toronto	2.4	40.2	54.0	8.3	41.3	46.2
Vancouver	3.3*	26.1*	68.7	3.9	28.5	65.7
Winnipeg	0.8*	49.6*	48.2*	2.0*	55.6	41.3
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	12.1*	15.5*	69.0	14.2*	16.7	66.0
Edmonton[1]	6.8*	23.3	67.4	6.7*	24.5	65.9
Halifax	9.0*	27.0*	61.7	9.6	25.6	61.2
Montréal[2]	9.2*	25.5	61.9	11.0	25.6	60.1
Ottawa	10.0*	27.6*	60.0	11.5	26.1	58.0
Regina	5.8*	20.3	70.6	6.4*	18.4*	73.5
Saskatoon	4.1*	20.2*	72.6	5.7*	19.6	72.9
Toronto	9.9*	16.5	70.2	11.7	16.5	67.9
Vancouver	9.6*	17.9	68.7	10.5	20.2	65.6
Winnipeg	6.5*	24.4*	66.4	8.5	26.7	61.5

	1990 Business Class / Classe affaires	1990 Economy / Économique	1990 Discounted / Réduit	1991 Business Class / Classe affaires	1991 Economy / Économique	1991 Discounted / Réduit
			%			
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)						
Calgary	3.0	43.4	50.6	1.9*	31.8	63.1
Edmonton[1]	**	74.3	24.0*	1.0*	52.1	45.4
Halifax	x	x	x	–	–	–
Montréal[2]	6.1	15.3	75.0	2.0	23.3	70.4
Ottawa	6.2	30.4	59.3	2.7	30.3	62.7
Regina	2.3*	42.9	52.6	1.0*	39.4*	55.9
Saskatoon	1.3*	42.8	52.7	0.5*	38.9*	56.7
Toronto	6.2	20.1	70.0	2.1	25.1	68.4
Vancouver	3.4*	33.9*	60.4	1.7*	30.6*	63.4
Winnipeg	1.7*	54.5	41.5	0.9*	50.8	45.2*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	14.3*	16.5	65.9	8.0*	14.2	73.3
Edmonton[1]	7.1*	23.1	65.8	4.3	20.2	71.8
Halifax	8.3*	22.7	64.9	5.3	22.4	67.9
Montréal[2]	9.8	23.2	62.9	5.3	20.9	68.5
Ottawa	11.5	21.6*	63.0	7.8*	22.8*	64.4
Regina	6.7*	17.3*	72.7	4.3	16.4*	73.3
Saskatoon	6.1*	17.6*	73.5	5.5*	13.0*	75.8
Toronto	11.2	15.4	69.1	6.5	13.5	74.9
Vancouver	10.3	17.6	68.0	6.5	13.7	74.8
Winnipeg	7.3*	23.4	64.8	4.1	21.6	69.1

1 *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*
2 *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*
*For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'*

In 1990, the situation seemed to recover as for both short-haul and long-haul services, seven of the ten cities[3] posted increases in discount fare utilization. These increases are largely explained by the following factors:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing their market share; and,

- the intense competition in the Toronto - Ottawa - Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

In 1991, the upward growth in the use of discount fares continued in most of the Canadian cities. In order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf war, the difficult economic situation and increased taxation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats. Furthermore, to preserve their market share on routes also operated by smaller independent or charter carriers, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers.

The use of economy fares seems to follow a general trend which is: when the use of discount fares decreases, the use of economy fares increases. This relationship was observed throughout the study period. So, it would seem that when the offer of discount fares decreases, travellers choose the economy class rather than the business class, where fares are higher.

During the fourth quarter of 1988, 88.0% of all passengers who flew on discount fares in Canada enplaned in one of the top ten cities. This percentage rose to 90.1% in 1989 and to 92.0% in 1990 while in 1991, the major cities accounted for 88.3% of discounted passengers.

As evidenced by Figure 1, the market shares in discount carriage for the ten major cities did not experience strong fluctuations. Since 1988, Toronto dominated by far the other cities with regard to the use of discount fares; its market share always exceeded 30.0%. The second rank held by Vancouver during these four years did not experience strong fluctuations, its share ranging from 15.7% in 1990 to 18.9% in 1991. In 1988 and 1990, Montréal ranked third with market shares of 10.7% (1988) and 11.2% (1990). During the fourth quarter of 1989 and 1991, Calgary ranked third with shares of 10.5% in 1989 and 13.1% in 1991.

[3] *In 1990, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.*

En 1990, la situation a semblé se rétablir puisque pour les services court-courriers et long-courriers, sept villes sur dix[3] ont enregistré des hausses quant à l'utilisation des tarifs réduits. Ces augmentations s'expliquent en grande partie par les faits suivants:

- afin d'éviter de perdre leur part de marché, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué d'offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers; et,

- la forte concurrence dans le couloir Toronto - Ottawa - Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places.

En 1991, la tendance à la hausse dans l'utilisation des tarifs réduits s'est poursuivie dans la majorité des villes canadiennes. Afin de stimuler une demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe, une conjoncture économique difficile et la hausse des taxes, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides. De plus, afin de préserver leur part de marché sur des liaisons également desservies par de plus petits transporteurs indépendants ou par des transporteurs d'affrètement, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens.

L'utilisation des tarifs économiques semble suivre une tendance générale qui est: lorsque l'utilisation des tarifs réduits diminue, l'utilisation des tarifs économiques augmente. Cette relation est observée pour toute la période sous-étude. Ainsi, il semblerait que lorsqu'il y a moins d'offre de tarif réduit, les voyageurs optent pour la classe économique plutôt que pour la classe affaires où les tarifs sont plus élevés.

Lors du quatrième trimestre de 1988, 88.0% de tous les passagers qui ont voyagé à prix réduit au Canada ont embarqué dans une des dix principales villes. Ce pourcentage s'est élevé à 90.1% en 1989 et à 92.0% en 1990, alors qu'en 1991, les principales villes représentaient 88.3% du trafic de passagers qui a voyagé à prix réduit.

Tel qu'il est montré à la figure 1, les parts de marché des dix principales villes quant à l'utilisation des tarifs réduits, n'ont pas connu de fortes variations. Depuis 1988, Toronto domine et de loin les autres villes pour ce qui est de l'utilisation des tarifs réduits; sa part de marché a toujours excédé 30.0%. La deuxième place a aussi connu très peu de variation, puisqu'au cours de ces quatre années c'est toujours Vancouver qui l'a occupée avec des parts de marché variant entre 15.7% en 1990 et 18.9% en 1991. En 1988 et 1990, Montréal s'est classée en troisième position avec des parts de marché de 10.7% (1988) et 11.2% (1990). Lors du quatrième trimestre de 1989 et de 1991, la troisième position fût occupée par Calgary qui a obtenu un pourcentage de 10.5% en 1989 et 13.1% en 1991.

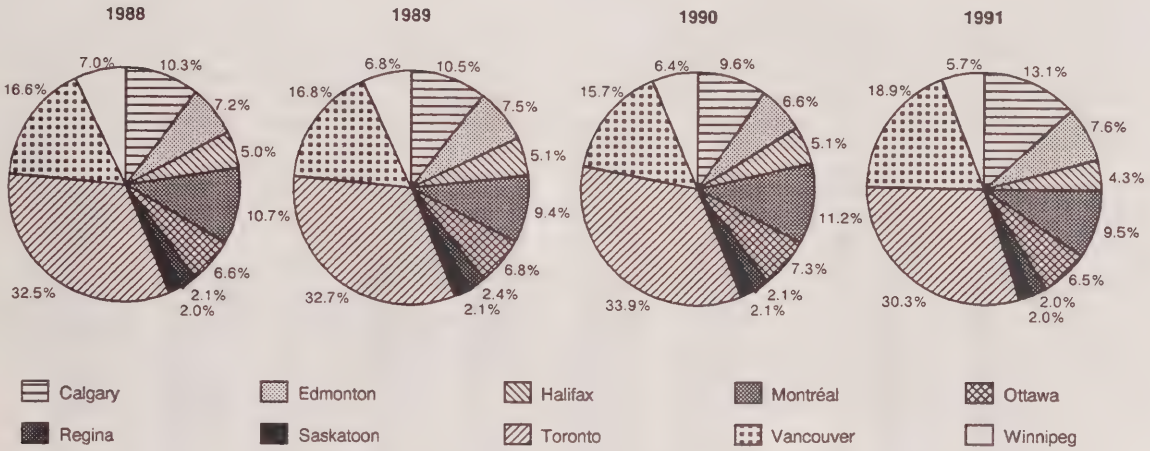
[3] *En 1990, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.*

Figure 1

Discount Fare Traffic, Market Share by City – Fourth Quarter, 1988-1991

Figure 1

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la ville – Quatrième trimestre 1988-1991



As we have seen previously, most of the selected cities posted increases in the use of discount fares since 1988, except for 1989 where airlines offered less low-price fares.

However, what promoted such a growth in the use of discount fares? We notice that, despite the fences on discount fares, such as: advanced booking, impossibility to change flights or carriers, inability to cancel reservations (without penalty) and minimum or maximum stay, discount fares seem to gain travellers' favour. The most interesting factor regarding discount fares for the consumer is, without any doubt, the percentage of discount off the economy fares (see Figure 2). This percentage of discount has grown continuously since 1988, with the exception of 1989. One factor that can explain this decrease is that in 1989, Wardair faced financial difficulties and consequently, offered less flights. With less competition, the airlines offered fewer discounts.

Also, as can be seen in Figure 2, we notice that distance influences the percentage of discount off the economy class fares offered by an airline. Indeed, for most of the selected cities, the passengers travelling on long distances benefitted from better discounting than those travelling on short distances. For example, consider the year 1991. The discount off the economy class fares for short-haul services ranged from 29.4% for Montréal to 54.4% for Winnipeg. For long-haul services, discounting ranged from 40.0% for Montréal to 54.5% for Saskatoon.

L'utilisation des tarifs réduits a connu comme nous l'avons vu précédemment, des augmentations dans la plupart des villes choisies depuis 1988, sauf pour 1989 où les offres de rabais étaient moins nombreuses.

Toutefois, qu'est-ce qui favorise tant l'accroissement de l'utilisation des tarifs réduits? Nous constatons que, malgré les restrictions qui accompagnent les offres de rabais, telles que: les réservations à l'avance, l'impossibilité de changer de vols ou de transporteurs, l'incapacité d'annuler des réservations (sans pénalité) et la durée imposée du séjour, les tarifs réduits semblent tout de même gagner la faveur des voyageurs. Le facteur le plus intéressant concernant les tarifs réduits pour le consommateur est, sans aucun doute, le pourcentage de rabais qu'ils représentent face aux tarifs économiques (voir figure 2). Ce pourcentage de rabais n'a cessé de s'accroître depuis 1988, sauf pour l'année 1989. Un des facteurs pouvant expliquer cette baisse est qu'en 1989, Wardair a rencontré des difficultés financières et a ainsi dû offrir moins de vols. La concurrence étant moindre, les compagnies aériennes ont offert moins de rabais.

Aussi, tel qu'il est montré à la figure 2, nous constatons que la distance a une influence sur les pourcentages de rabais qu'offrent une compagnie aérienne face aux tarifs de la classe économique. En effet, pour la majorité des villes choisies, les passagers voyageant sur de longue distance bénéficient de pourcentage de rabais plus intéressant que ceux voyageant sur de courte distance. Prenons, par exemple, l'année 1991. Les pourcentages de rabais offerts sur les tarifs de la classe économique pour les services court-courriers se sont échelonnés entre 29.4% pour Montréal et 54.4% pour Winnipeg. Pour les services long-courriers, des rabais de l'ordre de 40.0% pour Montréal à 54.5% pour Saskatoon furent observés.

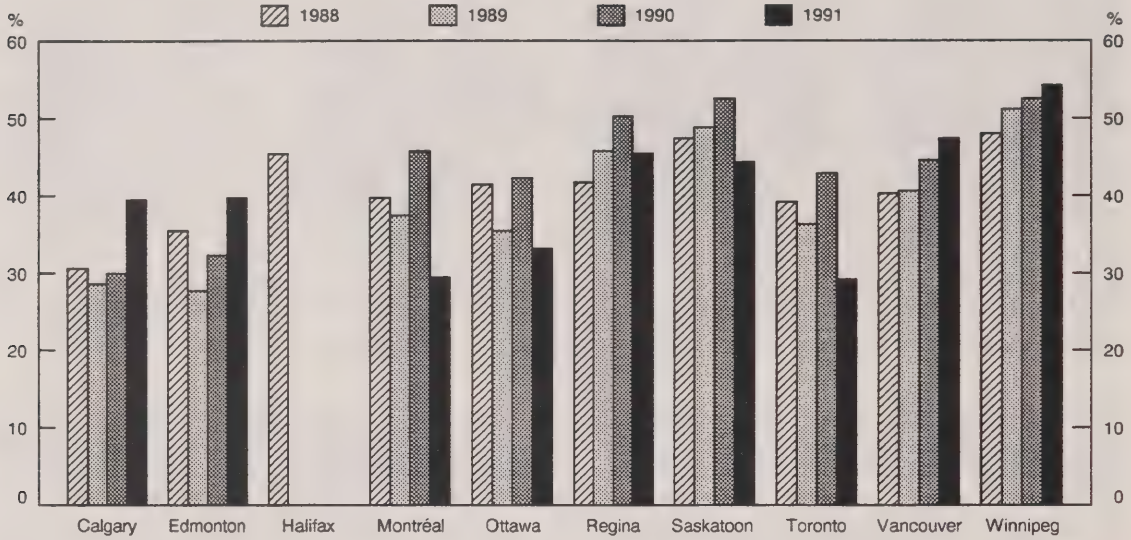
Figure 2

Discount Off Economy Fare, by City – Fourth Quarter 1988-1991

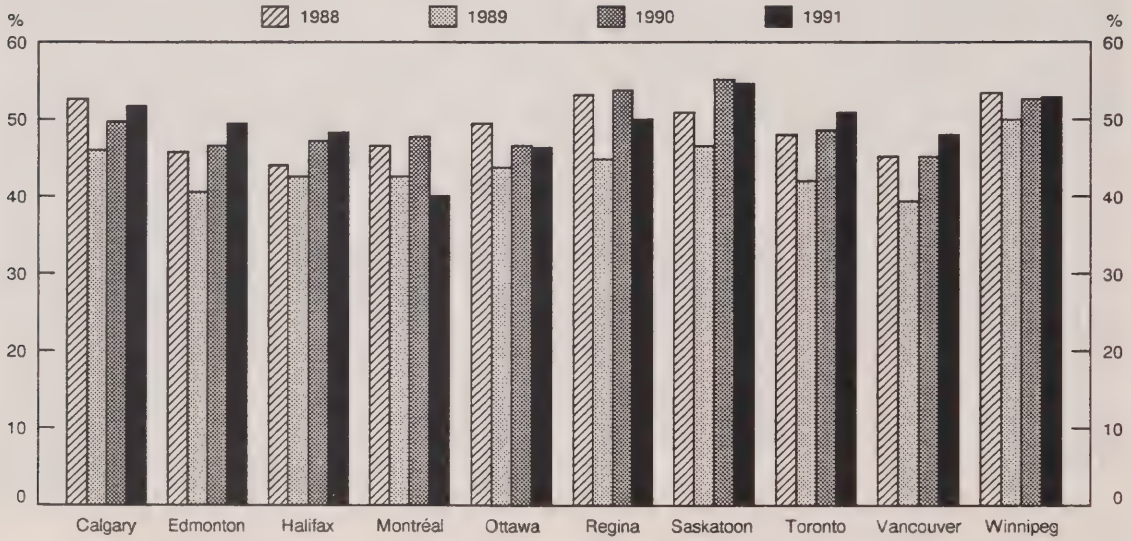
Figure 2

Rabais par rapport au tarif économique, par ville – Quatrième trimestre 1988-1991

Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)



Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)



However, if the discount off the economy fares increased, it should be noted that the air fares also increased (see Text Table II). Thus, on a year-to-year basis, always on the fourth quarter, the passengers who enplaned in the different selected cities did not necessarily pay cheaper fares.

In 1989, most air fares increased substantially in most of the cities under study. Several factors can explain these increases. Airlines moved to recover from the costly price competition of 1988. Furthermore, Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair, which also affected the prices. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft. Thus, during the fourth quarter, for short-haul services, Montréal registered the most substantial increase, the average fare (all fares) going from $109 in 1988 to $123 in 1989. For long-haul services, Calgary registered the most substantial increase (19.0%), the average fare going from $219 in 1988 to $261 in 1989.

In 1990, the most notable source of price increase was buoyant economy class fares. The increases of all fares varied from 3.8% in Ottawa to 19.4% in Winnipeg for short-haul services, while for long-haul services, the fluctuations registered varied between 6.3% in Regina and 15.6% in Montréal. These increases were explained by the following factors: escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

During the fourth quarter of 1991, the average air fares (all fares) decreased in most of the cities under study. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers: AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower. The decreases ranged from -8.5% for Regina to -26.5% for Vancouver for short-haul services. For long-haul services, the decreases ranged from -4.3% for Montréal to -8.9% for Vancouver.

Cependant, même si le pourcentage de rabais par rapport aux tarifs de la classe économique a augmenté, on doit ajouter que les tarifs aériens ont également augmenté (voir tableau explicatif II). Ainsi, sur la base d'une année à l'autre, toujours lors du quatrième trimestre, les passagers qui ont embarqué dans les différentes villes choisies n'ont pas nécessairement payé des tarifs moins chers.

En 1989, la plupart des tarifs aériens ont fortement augmenté dans la majorité des villes sous-étude. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces augmentations. Les compagnies aériennes ont tenté de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de 1988. De plus, la compagnie Air Canada a réussi à reprendre la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève de décembre 1987 et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair, ce qui a également influé sur les prix. Aussi, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils. Ainsi, la principale augmentation enregistrée lors du quatrième trimestre pour les services court-courriers appartient à Montréal dont le tarif moyen (tous les tarifs) est passé de $109 en 1988 à $123 en 1989. Pour les services long-courriers, c'est Calgary qui a obtenu la plus forte hausse (19.0%), le tarif moyen passant de $219 en 1988 à $261 en 1989.

En 1990, la progression des tarifs aériens s'explique par la forte augmentation des tarifs de la classe économique. Les augmentations pour l'ensemble des tarifs ont varié de 3.8% à Ottawa à 19.4% à Winnipeg pour les services court-courriers tandis que pour les services long-courriers les variations enregistrées se sont échelonnées entre 6.3% à Regina et 15.6% à Montréal. Ces augmentations s'expliquent par les facteurs suivants: la hausse des prix du carburant et les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffraient par milliards de dollars.

Lors du quatrième trimestre de 1991, on constate que les tarifs aériens moyens (tous les tarifs) ont diminué dans la plupart des villes sous-étude. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I: AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés. Les diminutions enregistrées ont varié de -8.5% pour Regina à -26.5% pour Vancouver pour les services court-courriers. Pour les vols long-courriers, les baisses enregistrées ont varié entre -4.3% pour Montréal et -8.9% pour Vancouver.

Text Table II
Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group – Fourth Quarter 1988-1991

Tableau explicatif II
Tarifs moyens intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire – Quatrième trimestre 1988-1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	1988 All Fares / Tous les tarifs	1988 Business Fare / Tarif affaires	1988 Economy Fare / Tarif économique	1988 Discounted Fare / Tarif réduit	1989 All Fare / Tous les tarifs	1989 Business Fare / Tarif affaires	1989 Economy Fare / Tarif économique	1989 Discounted Fare / Tarif réduit
				$				
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 k)								
Calgary	101.1	181.9	119.6	83.1	111.5	197.6	128.4	91.7
Edmonton[1]	82.6	113.9*	93.0	60.1	87.5	88.3	95.4	68.9
Halifax	79.6	**	112.1	61.2	68.8	**	**	52.5
Montréal[2]	108.8	163.5	142.3	85.7	123.2	175.3	151.2	94.6
Ottawa	96.7	141.7	124.0	72.5	106.5	150.3	128.0	82.8
Regina	115.8	**	148.7	86.5	123.9	181.2	163.5	88.6
Saskatoon	112.6	**	153.8	81.0	122.9	174.5	164.0	83.8
Toronto	107.0	153.1	137.5	83.7	120.1	168.0	145.2	92.5
Vancouver	110.6	186.3	153.3	91.3	121.8	198.1	166.6	99.0
Winnipeg	123.7	174.4	161.9	84.2	139.3	181.0	177.4	87.0
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	219.0	440.4	322.2	153.1	260.6	476.2	350.1	189.5
Edmonton[1]	180.2	379.8	249.6	135.6	207.1	440.2	268.2	159.4
Halifax	156.2	258.5	210.2	117.8	165.3	273.9	218.4	125.6
Montréal[2]	212.4	434.9	281.0	149.9	248.7	479.4	312.7	179.1
Ottawa	221.6	403.3	302.9	153.2	250.7	446.8	320.3	180.0
Regina	181.3	358.0	286.8	134.6	213.4	395.3	312.9	172.5
Saskatoon	174.1	366.5	274.5	134.7	202.8	405.0	302.1	161.1
Toronto	206.8	421.2	293.5	152.6	238.9	456.9	313.2	181.3
Vancouver	231.3	501.0	308.2	169.1	262.1	556.5	321.3	194.5
Winnipeg	169.0	301.3	262.6	122.5	197.3	332.7	284.1	142.0

City of enplanement / Ville d'embarquement	1990 All Fares / Tous les tarifs	1990 Business Fare / Tarif affaires	1990 Economy Fare / Tarif économique	1990 Discounted Fare / Tarif réduit	1991 All Fare / Tous les tarifs	1991 Business Fare / Tarif affaires	1991 Economy Fare / Tarif économique	1991 Discounted Fare / Tarif réduit
				$				
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	124.9	224.1	146.0	102.0	109.1	213.2	147.2	89.3
Edmonton[1]	98.2	**	107.0	72.4	104.7	119.4	129.6	78.0
Halifax	x	x	x	x	–	–	–	–
Montréal[2]	114.2	206.7	175.5	95.5	140.2	199.4	181.5	128.1
Ottawa	110.6	169.6	148.9	85.9	120.7	170.7	155.9	104.4
Regina	140.8	208.0	192.6	96.0	128.9	174.6	179.7	97.9
Saskatoon	136.9	182.5	193.3	91.8	125.1	149.0	174.1	96.8
Toronto	114.7	194.8	165.4	94.4	135.0	187.9	172.7	122.5
Vancouver	142.8	224.9	197.1	109.2	104.9	226.8	155.2	81.7
Winnipeg	166.3	218.6	215.8	102.1	161.6	201.0	220.4	100.6
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	295.1	572.0	409.8	205.8	274.1	590.7	433.7	209.3
Edmonton[1]	231.9	505.5	319.3	170.1	216.6	494.0	334.2	168.8
Halifax	183.9	320.5	262.6	138.7	172.4	311.8	260.6	135.1
Montréal[2]	287.4	580.4	391.8	205.2	274.9	598.1	374.0	224.3
Ottawa	279.6	518.9	379.0	202.0	280.8	569.0	391.5	210.2
Regina	226.9	462.9	371.2	171.5	232.5	441.0	386.7	193.4
Saskatoon	217.1	480.3	359.1	161.6	217.9	448.9	389.3	177.3
Toronto	263.2	546.7	372.3	191.4	240.0	555.1	383.0	188.5
Vancouver	286.3	642.1	377.2	207.1	260.7	643.3	391.7	203.4
Winnipeg	216.3	388.6	333.4	157.7	206.5	390.9	338.0	159.3

1 Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.
2 Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).
For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter 1991

Text Table III below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International ltd. affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

Text Table III

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter 1991

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Quatrième trimestre 1991

Le tableau explicatif III ci-dessous présente les opérations des réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Tableau explicatif III

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Quatrième trimestre 1991

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		941,053	811,925	3,487,876	2,590,007
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4.2	28.1	-9.2	2.4
Market Share – Part du marché	%	14.5	12.5	53.8	40.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	416,123	350,159	4,914,537	4,824,502
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.7	36.3	-12.1	-1.2
Market Share – Part du marché	%	4.2	3.5	49.4	48.5
Passenger Revenue – Recettes-passagers	$'000	113,357	98,651	618,924	568,462
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4.4	39.7	-14.2	2.4
Market Share – Part du marché	%	9.2	8.0	50.0	45.9
Hours Flown – Heures de vol		54,499	56,436	131,569	120,788
Percentage change – Variation en pourcentage	%	3.2	41.0	-4.2	8.0
Market Share – Part du marché	%	18.0	18.7	43.6	40.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	¢	27.2	28.2	12.6	11.8

Data for the fourth quarter of 1991 show significant gains in market shares for the Canadian Airlines International family. Their market share of enplaned passengers increased 3.2 points while their share of passenger-kilometres increased 3.1 points relative to the fourth quarter of 1990.

In contrast, the Air Canada family showed, relative to the fourth quarter of 1990, a 2.1 point decrease in enplaned passenger market share, and a 2.6 point decline in their share of passenger- kilometres. The Air Canada family still carried a higher share of enplaned passengers, or 54%, but their lead in passenger-kilometres narrowed to less than 0.9 point.

The Canadian Partners showed huge increases in all categories relative to 1990's fourth quarter. This was largely the result of the two new carriers included in the 1991 data as explained below.

Les données pour le quatrième trimestre de 1991 montrent des augmentations significatives dans les parts du marché pour le groupe des Lignes aériennes Canadien International. Sa part du marché des passagers embarqués a augmenté de 3.2 points tandis que sa part du marché des passagers-kilomètres a augmenté de 3.1 points par rapport au quatrième trimestre de 1990.

Par contraste, le groupe Air Canada a montré une perte de 2.1 points dans sa part du marché des passagers embarqués et une perte de 2.6 points dans sa part des passagers-kilomètres par rapport au quatrième trimestre de 1990. Le groupe Air Canada a encore transporté la plupart des passagers embarqués soit 54%, mais en termes de passagers-kilomètres, il devançait ses concurrents par moins de 0.9 point.

Les Partenaires Canadien ont enregistré de grandes augmentations de toutes les catégories par rapport au quatrième trimestre de 1990. Cela vient, en grande partie, du résultat de l'inclusion des données des deux nouveaux transporteurs aériens inclus dans les données du groupe en 1991, tel qu'expliqué ci-dessous.

The Air Canada Connectors showed small decreases relative to the fourth quarter of 1990 in enplaned passengers and passenger revenue. They showed no change from last year in their market share of either passengers or passenger-kilometres.

The two airline families together continued to dominate the scheduled market in Canada in the fourth quarter. Together they carried 94% of the passengers, performed 98% of the passenger- kilometres, and received 96% of all the scheduled passenger revenue paid to Canadian air carriers.

Within the airline families the affiliate carriers continued to carry an increasing proportion of the traffic. The Air Canada Connectors and the Canadian Partners together carried 27% of all enplaned passengers, an increase of 3.5 points over last year. They also registered a 1.6 point increase in their share of passenger- kilometres.

Changes in the affiliate networks had a marked affect on the fourth quarter data in comparison to last year. Air Toronto, an Air Canada Connector in 1990, was a Canadian Partner in the fall of 1991. The start-up of Inter-Canadien in the summer of 1991 also increased the numbers for the Canadian Partners relative to the fourth quarter of 1990.

The Air Canada Connectors, in the fourth quarter, consisted of Air Nova, Air Ontario, AirBC, Air Alliance and NWT Air.

The Canadian Partners comprised Time Air, Calm Air, Ontario Express, Air Toronto, Canadian Frontier, Inter-Canadien, and Air Atlantic.

Les transporteurs Liaison Air Canada ont enregistré de petites diminutions, par rapport à 1990 des passagers embarqués et recettes-passagers. Ils ont montré peu de changement depuis l'année dernière en ce qui a trait à leurs parts du marché des passagers ou passagers-kilomètres.

Les deux groupes de transporteurs réunis ont continué de dominer le marché des services réguliers au Canada pendant le quatrième trimestre. Ensemble, ils ont transporté 94% des passagers, 98% des passagers-kilomètres et 95.8% des recettes-passagers des services réguliers de tous les transporteurs aériens canadiens.

À l'intérieur des groupes, les transporteurs affiliés ont continué de transporter une part grandissante du trafic. Les transporteurs Liaison Air Canada et les Partenaires Canadien réunis ont transporté 27% des passagers embarqués, 3.5 points de plus que l'année dernière. Ils ont aussi enregistré un gain de 1.6 point dans leur part des passagers-kilomètres.

Au cours du quatrième trimestre de 1991, plusieurs changements touchant les transporteurs affiliés ont influé sur les données. Air Toronto, qui était un transporteur Liaison Air Canada en 1990, est devenu un Partenaire Canadien à l'automne de 1991. L'entrée en service d'Inter-Canadien à l'été de 1991 a aussi augmenté les chiffres des Partenaires Canadien par rapport au quatrième trimestre de 1990.

Au quatrième trimestre, le réseau de transporteurs Liaison Air Canada était constitué de: Air Nova, Air Ontario, AirBC, Air Alliance et NWT Air.

Le réseau de transporteurs Partenaires Canadien était constitué de: Time Air, Calm Air, Ontario Express, Air Toronto, Canadian Frontier, Inter-Canadien et Air Atlantic.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.111	0.114	2.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.378	0.387	2.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.882	0.912	3.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	33 839	32 128	-5.1
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	86.60	87.61	...

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.288	0.112	0.105	0.253
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.751	0.367	0.395	6.746
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.668	0.866	0.875	2.514
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	32 606	30 788	33 208	38 689
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	119.78	84.85	87.51	112.09

[1] *1990 total figures include Air Canada, Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air . – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, October-December 1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Octobre-décembre 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 753.7	27 135.6	1.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 471	12 340	-1.1
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	461 916	466 596	1.0
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 265.5	17 195.0	-0.4
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	162.0	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	116.6	127.7	9.5
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	351.4	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 225.4	1 242.4	1.4
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	197.9	174.5	-11.8
– International travel – Voyages internationaux	$	335.8	314.1	-6.5
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		121.6	126.6	4.1
– Transportation – Transports		121.1	119.4	-1.4
– Public transportation – Transport public		119.3	128.4	7.6
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	124.3	128.9	3.7
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		140.8	..	...
– International travel – Voyages internationaux		111.5	..	...
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		111.4	111.7	0.3
– Transport industry – Industrie du transport		104.9	100.7	-4.0
– Air transportation – Transport aérien		104.2	93.1	-10.7
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.1	14.9	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1988, the per capita trip spending totalled $106 and the average spending per trip, $575. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période octobre-décembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $106 et les dépenses moyennes par voyage, $575.*

[4] *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, October-December 1991

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1991

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		96	98	2.1	271	281	3.7
Passengers – Passagers		7 927	7 556	-4.7	8 039	7 658	-4.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	150 733	148 253	-1.6	155 855	153 853	-1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 339 482	13 141 696	-8.4	14 375 893	13 169 086	-8.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 433 948	1 314 170	-8.4	1 437 589	1 316 909	-8.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		437 000	373 687	-14.5	439 159	375 489	-14.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 870 948	1 687 856	-9.8	1 876 749	1 692 397	-9.8
Hours flown – Heures de vol		368	368	--	481	471	-2.0
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		6 827	6 442	-5.6	6 869	6 480	-5.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	128 141	127 116	-0.8	128 329	127 685	-0.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 730 921	9 935 277	-7.4	10 739 276	9 940 009	-7.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 073 092	993 528	-7.4	1 073 928	994 001	-7.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		417 117	352 626	-15.5	417 175	352 727	-15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 490 209	1 346 153	-9.7	1 491 102	1 346 728	-9.7
Hours flown – Heures de vol		298	296	-0.8	306	302	-1.5
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 100	1 115	1.3	1 170	1 177	0.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	22 592	21 137	-6.4	27 526	26 168	-4.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 608 561	3 206 419	-11.1	3 636 617	3 229 077	-11.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		360 856	320 642	-11.1	363 662	322 908	-11.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		19 882	21 061	5.9	21 985	22 762	3.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		380 739	341 703	-10.3	385 646	345 670	-10.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		70	72	3.4	116	112	-3.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	-87.2	58	58	-1.7
Hours flown: total – Heures de vol: total		70	72	3.1	175	170	-2.9

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1991

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		5 342	-2.7	1 362	-2.9	954	-16.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	103 318	6.3	17 710	15.9	32 826	-24.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 230 316	-4.9	2 446 967	2.1	5 491 803	-15.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		523 032	-4.9	244 697	2.1	549 180	-15.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		128 558	-3.7	45 607	29.1	201 324	-25.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		651 590	-4.7	290 304	5.5	750 504	-18.2
Hours flown – Heures de vol		365	-1.1	53	-3.1	54	-7.0
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 953	-5.0	908	-4.9	620	-11.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	83 336	9.4	12 135	10.2	32 214	-21.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 895 037	-4.6	1 423 170	3.1	3 621 803	-14.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		489 504	-4.6	142 317	3.1	362 180	-14.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		114 693	-4.7	40 172	28.8	197 862	-25.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		604 197	-4.6	182 489	7.8	560 042	-18.6
Hours flown – Heures de vol		234	--	39	2.3	29	-15.8
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		389	39.5	454	1.5	334	-24.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	19 982	-5.1	5 574	30.7	612	-72.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		335 280	-9.1	1 023 797	0.6	1 870 000	-16.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		33 528	-9.1	102 380	0.6	187 000	-16.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		13 865	5.1	5 435	31.7	3 462	-25.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		47 393	-5.3	107 815	1.8	190 462	-17.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		88	0.2	14	-15.3	10	-14.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		43	-8.9	-	-	14	28.5
Hours flown: total – Heures de vol: total		131	-3.0	14	-15.3	25	6.2

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 078	5 462	7.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 805	101 076	-9.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 542 013	10 088 638	-4.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 054 201	1 008 864	-4.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		407 733	343 282	-15.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 461 935	1 352 146	-7.5
Hours flown – Heures de vol		165	189	14.6
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		4 753	5 102	7.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 523	100 769	-9.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 807 382	9 263 121	-5.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 330 278	14 275 076	-6.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	63.97	64.89	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		980 738	926 312	-5.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		406 818	342 040	-15.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 387 556	1 268 352	-8.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 329 794	2 179 751	-6.4
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	59.56	58.19	...
Hours flown – Heures de vol		156	178	13.6
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		325	360	10.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	283	306	8.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		734 632	825 517	12.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		73 463	82 552	12.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		915	1 242	35.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		74 379	83 794	12.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		8	11	31.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		8	11	31.9

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada, et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		389	2 701	1 962	410
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 078	62 140	36 839	1 019
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		143 370	4 919 797	4 846 648	178 824
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 337	491 980	484 665	17 882
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		437	201 042	141 502	301
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 774	693 021	626 167	18 184
Hours flown – Heures de vol		18	81	70	20
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		379	2 547	1 778	398
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 078	61 903	36 770	1 019
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		129 255	4 498 414	4 474 343	161 108
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		281 541	6 776 118	6 887 337	330 080
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	45.91	66.39	64.96	48.81
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		12 926	449 841	447 434	16 111
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		437	199 967	141 334	301
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 363	649 809	588 768	16 412
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		33 072	1 072 700	1 024 470	49 509
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	40.41	60.58	57.47	33.15
Hours flown – Heures de vol		17	77	64	19
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		10	154	184	12
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	237	69	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 114	421 383	372 305	17 716
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 411	42 138	37 230	1 772
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 075	168	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 411	43 213	37 398	1 772
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	4	6	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	4	6	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1991

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	62	65	4.8
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	3 659	2 994 [1]	-18.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	170	762	348.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	x	...
Quebec – Québec	11 249	10 834	-3.7
Ontario	2 675	3 223	20.5
Manitoba	2 449	1 911	-22.0
Saskatchewan	1 288	1 117	-13.3
Alberta	5 347	4 541	-15.1
British Columbia – Colombie-Britannique	20 400	16 490	-19.2
Yukon	400	752	88.0
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1 503	2 003	33.3
Total	49 140	44 627	-9.2
International	11 252	14 458	28.5
Total	60 392	59 085	-2.2

[1] *Includes New Brunswick. – Comprend le Nouveau-Brunswick.*

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1991

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1991

	1990	1991	Change / Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 510 610	1 386 934	-8.2
– Passengers – Passagers	1 337 443	1 233 806	-7.7
– Goods – Marchandises	173 168	153 128	-11.6
Charter services – Services d'affrètement	193 690	179 364	-7.4
– Passengers – Passagers	182 156	166 002	-8.9
– Goods – Marchandises	11 534	13 362	15.8
Other flying services – Autres services aériens	4 482	4 038	-9.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 614	3 046	88.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	98 263	59 291	-39.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 808 659	1 632 673	-9.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 860	20 940	-4.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	748 484	613 162	-18.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	232 005	199 475	-14.0
General services and administration – Services généraux et administration	957 837	923 348	-3.6
Depreciation – Dépréciation	74 950	87 100	16.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 035 135	1 844 025	-9.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(226 476)	(211 352)	-6.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 648	24 888	582.3
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	(15 789)	51 823	...
Interest expenses – Intérêts versés	87 372	91 298	4.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	18 772	(46 523)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(80 741)	(61 110)	-24.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(307 217)	(272 462)	-11.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(106 566)	(66 013)	-38.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(200 652)	(206 449)	2.9

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991

	Total[1]		
	1990	1991	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 240 959	1 185 773	-4.4
– Passengers – Passagers	1 087 169	1 053 392	-3.1
– Goods – Marchandises	153 791	132 382	-13.9
Charter services – Services d'affrètement	47 740	48 030	0.6
– Passengers – Passagers	47 716	47 890	0.4
– Goods – Marchandises	24	140	483.3
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	72 695	41 838	-42.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 361 395	1 275 641	-6.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	14 460	13 988	-3.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	538 060	433 996	-19.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretiên, équipements de vol	155 421	131 530	-15.4
General services and administration – Services généraux et administration	810 003	805 932	-0.5
Depreciation – Dépréciation	54 172	70 669	30.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 572 116	1 456 115	-7.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(210 722)	(180 474)	-14.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(7 834)	18 604	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	(18 547)	50 567	...
Interest expenses – Intérêts versés	64 053	75 981	18.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	14 560	(41 265)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(75 874)	(48 076)	-36.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(286 596)	(228 550)	-20.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(104 926)	(60 953)	-41.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(181 670)	(167 597)	-7.7

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	38 403	578 845	525 666	42 860
– Passengers – Passagers	37 200	505 554	469 811	40 827
– Goods – Marchandises	1 203	73 291	55 855	2 033
Charter services – Services d'affrètement	1 009	21 627	22 538	2 856
– Passengers – Passagers	1 009	21 487	22 538	2 856
– Goods – Marchandises	-	140	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	334	19 111	21 914	479
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	39 746	619 583	570 118	46 195
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	894	8 966	4 005	124
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	10 638	206 090	202 844	14 424
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	4 895	79 516	40 525	6 594
General services and administration – Services généraux et administration	15 311	393 213	380 223	17 185
Depreciation – Dépréciation	1 445	42 422	23 916	2 885
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	33 183	730 207	651 513	41 212
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	6 563	(110 624)	(81 396)	4 982
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	(4 780)	23 383	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	208	47 635	2 631	92
Interest expenses – Intérêts versés	7 270	43 692	21 159	3 860
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(41 677)	370	43
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 062)	(42 513)	5 225	(3 726)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(498)	(153 137)	(76 171)	1 256
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(174)	(61 991)	378	834
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(324)	(91 146)	(76 549)	422

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1991

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 100	5 918	-3.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	118 054	119 677	1.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 845	7 814	-11.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	66 512	65 139	-2.1
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 085	3 145	1.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	31 142	30 104	-3.3
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 371	8 990	-4.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	97 220	96 297	-0.9
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 843	16 708	-6.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	154 174	147 741	-4.2
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 265	6 409	-11.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	105 771	66 462	-37.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	52 509	48 984	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	572 872	525 419	-8.3
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 052 216	918 084	-12.7
Cost – Coût	$ '000	415 201	250 670	-39.6
Gasoline – Essence	L '000	6 174	5 827	-5.6
Cost – Coût	$ '000	3 991	3 476	-12.9
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	245	185	-24.5
Cost – Coût	$ '000	1 665	1 316	-21.0
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	58	60	3.5
Cost – Coût	$ '000	131	133	1.5

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1991

		Total	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 564	276	1 666	1 338	284
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	92 454	2 944	43 475	42 791	3 245
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 158	146	2 934	2 853	225
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	56 289	886	26 210	28 038	1 154
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 372	220	164	849	139
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	15 064	744	3 064	10 095	1 160
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 227	180	3 132	3 690	225
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	80 009	1 228	37 944	39 015	1 821
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 298	397	7 822	6 758	321
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	138 921	1 157	79 060	57 071	1 634
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 086	-	4 406	1 680	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 213	-	49 505	14 708	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	39 705	1 219	20 124	17 168	1 194
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	446 950	6 959	239 258	191 719	9 015
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	741 801	18 312	375 214	327 161	21 114
Cost – Coût	$ '000	193 106	5 291	96 862	84 394	6 559
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	99	62	32	-	5
Cost – Coût	$ '000	613	402	180	-	31
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1991, 66.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 2.1 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the seventh consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.6%, up from 67.0% in 1990.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1991. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.5% of the traffic during the fourth quarter of 1991, up from 65.2% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.7 percentage points (67.7% to 72.4%) during this period. In contrast, for northern services, 45.3% of passenger traffic (representing 48.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1990, the corresponding figures were 42.7% for passengers and 45.4% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 98%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1991, discount carriage on long-haul services represented 72.6% of passenger volume and 74.1% of passenger-kilometres; this compared with 62.9% and 65.2% respectively, for short-haul services.

The increase in the proportion of discount fares during the fourth quarter of 1991 compared to 1990, can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the intense competition between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Ontario Express (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1991, 66.4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 2.1 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la septième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67.0% en 1990 à 71.6% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1991. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67.5% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1991, une augmentation par rapport à 65.2% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 4.7 points de pourcentage (67.7% à 72.4%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 45.3% du trafic de passagers (représentant 48.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 42.7% et 45.4% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1990.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 98%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.6% du volume de passagers et 74.1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.9% et 65.2%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Ontario Express (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1990 IV**	140.8	152.2	128.2
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
	IV	..	..	..
Southern services – Services secteur sud	1990 IV	140.8	152.4	128.1
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
	IV	..	..	..
Northern services – Services secteur nord	1990 IV	138.4	146.4	127.4
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
	IV	..	..	..
International	**1990 IV**	111.5	135.1	103.9
	1991 I	..	..	..
	II	..	..	..
	III	..	..	..
	IV	..	..	..

International Sector

During the fourth quarter of 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over four out of every five (80.6%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 9.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varied rather widely from one province to another, with 59.2% for Newfoundland to 70.4% for Ontario (see Table 5.4). Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia and the territories were the only provinces besides Newfoundland to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de quatre passagers sur cinq (80.6%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 9.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage a varié assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 59.2% à Terre-Neuve et 70.4% en Ontario (voir tableau 5.4). Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec Terre-Neuve, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	7.3	3.6	24.8	25.8	64.3	66.4	3.3	4.1
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.2	7.5	3.7	23.6	24.4	65.2	67.5	3.4	4.2
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	4.5	1.7	30.6	31.5	61.8	62.9	3.0	3.8
Long-Haul – Long-courrier	0.4*	0.3	9.7	5.9	18.6	16.5	67.6	72.6	3.7	4.6
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.5*	0.5*	55.9	52.6	42.7	45.3	0.8	1.6
International	0.8	0.5	7.0	5.9	14.4	5.8	71.3	80.6	6.5	7.2

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.5	0.3	10.5	6.0	18.6	17.6	67.0	71.6	3.5	4.5
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.4	10.7	6.2	17.6	16.5	67.7	72.4	3.5	4.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	4.5	1.9	28.4	29.1	63.9	65.2	3.1	3.6
Long-Haul – Long-courrier	0.6*	0.4	11.8	7.1	15.7	13.5	68.3	74.1	3.6	4.8
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.6*	0.5*	53.0	49.9	45.4	48.1	1.0	1.5
International	1.1	0.7	9.1	7.8	8.1	5.4	75.3	79.7	6.4	6.4

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	7.1*	7.0*	29.4	31.5	61.2	59.2	2.3*	2.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.2*	8.3*	5.3	22.7	22.4	65.0	67.9	3.9	4.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.2*	6.6	2.7	19.2	24.6	70.4	68.2	3.6	4.4
Ontario	0.4*	0.3*	8.6	4.5	19.6	20.4	67.7	70.4	3.7	4.4
Manitoba	0.1*	0.1*	6.2*	3.5	30.0	28.4	59.8	63.5	3.9	4.5
Saskatchewan	**	**	4.5*	2.3*	28.0	30.3*	64.6	62.9	2.8	4.4
Alberta	0.3*	0.1*	6.6	3.2*	35.0	31.1	55.3	62.5	2.8	3.0
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.3*	0.2	6.6	2.8*	26.9	27.8	63.6	65.0	2.6	4.2
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	7.3	3.6	24.8	25.8	64.3	66.4	3.3	4.1

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Newfoundland, Quebec and Saskatchewan which witnessed declines of 2.0 percentage points, 2.2 percentage points and 1.7 percentage points, respectively. The largest increases were in Alberta (7.2 percentage points) and Manitoba (3.7 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities[1] during the fourth quarter of 1991 compared to the same quarter in 1990. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the

[1] *Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1991.*

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de Terre-Neuve, du Québec et de la Saskatchewan qui ont enregistré des baisses de 2.0 points de pourcentage, 2.2 points de pourcentage et 1.7 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (7.2 points de pourcentage) et au Manitoba (3.7 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies[1] au cours du quatrième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de

[1] *En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1991.*

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire: First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	Change / Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	177	281	58.8	**	0.1*	3.0	1.9*	43.4	31.8	50.6	63.1	2.9*	3.1
Edmonton[1]	66	121	83.2	**	**	**	1.0*	74.3	52.1	24.0*	45.4	1.1*	1.4*
Halifax	x	-	...	x	-	x	-	x	-	x	-	x	-
Montréal[2]	211	211	-0.1	0.2*	0.2*	6.1	2.0	15.3	23.3	75.0	70.4	3.4	4.1
Ottawa	144	145	0.7	0.3*	0.2*	6.2	2.7	30.4	30.3	59.3	62.7	3.9	4.0
Regina	25	41	62.6	**	**	2.3*	1.0*	42.9	39.4*	52.6	55.9	2.2*	3.7
Saskatoon	25	41	64.3	**	**	1.3*	0.5*	42.8	38.9*	52.7	56.7	3.0	3.8*
Toronto	351	356	1.6	0.2*	0.2*	6.2	2.1	20.1	25.1	70.0	68.4	3.6	4.1
Vancouver	133	293	119.4	**	**	3.4*	1.7*	33.9*	30.6*	60.4	63.4	2.2	4.2
Winnipeg	26	29	13.7	**	**	1.7*	0.9*	54.5	50.8	41.5	45.2*	2.2*	3.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≤ 800 km)													
Calgary	130	128	-1.0	0.7*	0.4*	14.3*	8.0*	16.5	14.2	65.9	73.3	2.6*	4.0
Edmonton[1]	157	144	-8.6	0.4*	**	7.1*	4.3	23.1	20.2	65.8	71.8	3.5	3.5
Halifax	143	133	-7.0	0.2*	0.2*	8.3*	5.3	22.7	22.4	64.9	67.9	3.9	4.2
Montréal[2]	71	73	3.3	0.2*	**	9.8	5.3	23.2	20.9	62.9	68.5	3.9	5.2
Ottawa	75	68	-9.2	0.2*	**	11.5	7.8*	21.6*	22.8*	63.0	64.4	3.7*	4.8
Regina	35	27	-23.0	**	**	6.7*	4.3	17.3*	16.4*	72.7	73.3	3.2*	5.9
Saskatoon	35	25	-27.9	**	**	6.1*	5.5*	17.6*	13.0*	73.5	75.8	2.7*	5.5
Toronto	536	513	-4.1	0.5*	0.4*	11.2	6.5	15.4	13.5	69.1	74.9	3.8	4.8
Vancouver	300	278	-7.3	0.5*	0.5	10.3	6.5	17.6	13.7	68.0	74.8	3.6	4.6
Winnipeg	162	153	-5.9	**	**	7.3*	4.1	23.4	21.6	64.8	69.1	4.4	5.0

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

proportion of passengers who benefitted from discount fares during the fourth quarter of 1991 increased in seven of the top ten Canadian cities[2]. The gains ranged from 3.0 percentage points in Vancouver to 21.4 percentage points in Edmonton. The proportion decreased from 75.0% to 70.4% in Montréal and from 70.0% to 68.4% in Toronto during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.6 percentage point in Regina to 7.4 percentage points in Calgary.

[2] *No passengers were reported for Halifax for short-haul trips during the fourth quarter of 1991.*

tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1991 a augmenté dans sept des dix principales villes canadiennes[2]. Les hausses variaient entre 3.0 points de pourcentage à Vancouver et 21.4 points de pourcentage à Edmonton. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 75.0% à 70.4% à Montréal et de 70.0% à 68.4% à Toronto. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré un gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Regina et 7.4 points de pourcentage à Calgary.

[2] *Aucun passager ne fut déclaré pour Halifax pour les vols court-courriers au cours du quatrième trimestre de 1991.*

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1991

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	179.9	...	213.2	-4.9	147.2	0.8	89.3	-12.4	54.5	-48.4
Edmonton[1]	**	...	119.4	...	129.6	21.1	78.0	7.6	37.4	-35.9
Halifax	-	...	-	...	-	...	-	...	-	...
Montréal[2]	241.7	-2.6	199.4	-3.5	181.5	3.5	128.1	34.1	78.5	1.3
Ottawa	184.2	-4.1	170.7	0.7	155.9	4.7	104.4	21.5	71.7	-18.3
Regina	**	...	174.6	-16.1	179.7	-6.7	97.9	2.0	43.1*	-66.8
Saskatoon	**	...	149.0	-18.4	174.1	-10.0	96.8	5.5	40.6*	-61.1
Toronto	215.9	6.0	187.9	-3.5	172.7	4.4	122.5	29.8	80.6	-5.4
Vancouver	**	...	226.8	0.8	155.2	-21.3	81.7	-25.2	40.8	-58.4
Winnipeg	**	...	201.0	-8.0	220.4	2.2	100.6	-1.4	73.3	-34.9
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≤ 800 km)										
Calgary	717.6	9.5	590.7	3.3	433.7	5.8	209.3	1.7	213.6	-3.8
Edmonton[1]	**	...	494.0	-2.3	334.2	4.6	168.8	-0.8	168.9	-22.5
Halifax	336.6	-0.2	311.8	-2.7	260.6	-0.8	135.1	-2.6	124.6	-31.2
Montréal[2]	**	...	598.1	3.1	374.0	-4.5	224.3	9.3	198.2	-15.1
Ottawa	**	...	569.0	9.7	391.5	3.3	210.2	4.0	225.9	-13.1
Regina	**	...	441.0	-4.7	386.7	4.2	193.4	12.8	136.6	-34.9
Saskatoon	**	...	448.9	-6.5	389.3	8.4	177.3	9.7	139.5	-30.5
Toronto	737.9	4.2	555.1	1.5	383.0	2.9	188.5	-1.5	176.8	-22.6
Vancouver	836.1	5.2	643.3	0.2	391.7	3.9	203.4	-1.8	204.7	-18.6
Winnipeg	**	...	390.9	0.6	338.0	1.4	159.3	1.0	135.3	-18.6

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Saskatoon (75.8%) ranked first, followed by Toronto (74.9%) and Vancouver (74.8%). For business class fares, the leading cities were Calgary (8.0%), Ottawa (7.8%) and Toronto and Vancouver (6.5%).

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (75.8%), s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (74.9%) et de Vancouver (74.8%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (8.0%), Ottawa (7.8%) et Toronto et Vancouver (6.5%).

Average Fares

During the fourth quarter of 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada decreased slightly. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $175, down 11.8% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $314, a decrease of 6.5% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Winnipeg where the domestic fare averaged $199; the lowest in Calgary and Saskatoon where it averaged $161. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto ($197) and Vancouver ($181). It decreased in eight of the top ten cities, with losses ranging from -25.3% in Vancouver to -3.7% in Toronto. Montréal (10.9%) and Ottawa (2.0%) posted increases.

During the fourth quarter of 1991, for long-haul services, the business and economy class fares increased in six and eight of the top cities respectively. For short-haul trips, most cities posted decreases for business class fares, whereas most cities posted increases for economy fares (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in most cities for both short-haul and long-haul trips. Vancouver registered the most notable decrease (-25.2%) for short-haul trips. Regina (12.8%) and Saskatoon (9.7%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $221 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $434 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement diminué. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $175, en baisse de 11.8% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $314, en baisse de 6.5% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $199 à Winnipeg et $161 à Calgary et Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto ($197) et à Vancouver ($181). Il a diminué dans huit des dix principales villes, les pertes oscillant entre -25.3% à Vancouver et -3.7% à Toronto. Des hausses ont été observées à Montréal (10.9%) et à Ottawa (2.0%).

Au cours du quatrième trimestre de 1991, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans six et huit des principales villes respectivement. Pour les services court-courriers, la plupart des villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires, tandis que la plupart des villes ont enregistré des hausses pour les tarifs économiques (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans la plupart des villes pour les services court-courriers et long-courriers. Vancouver a enregistré la plus forte baisse (-25.2%) pour les services court-courriers. Regina (12.8%) et Saskatoon (9.7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $221 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $434 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1991 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1990 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1990 sont également présentées.

	1990	1991	% Change Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	25	23	-8.0	Niveau II
Level III	72	78	8.3	Niveau III
Level IV	177	186	5.1	Niveau IV
Total	**276**	**291**	**5.4**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1991 are as follows: Level II - 1, Level III - 5 and Level IV - 3.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) The following charter carriers suspended operations between January 1990 and December 1991: Points of Call Airlines and Vacationair in January 1990, Crown Air in February 1990, Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990, Worldways during the fourth quarter of 1990, and Intair in November 1991. City Express suspended operations in February 1991.

f) The economic recession which began in the second quarter of 1990 continued to affect the industry in the fourth quarter of 1991.

g) AirBC and Time Air became Level I carriers beginning in 1991.

h) Airline industry lay-offs, which began in the second and third quarters, continued in the fourth quarter of 1991.

c) Pour le quatrième trimestre de 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 5 et niveau IV - 3.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Les transporteurs des services d'affrètement suivants, ont suspendu leurs opérations entre les mois de janvier 1990 et décembre 1991: Points of Call Airlines et Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990, la Société Soundair (Odyssey International) en avril 1990, Worldways pendant le quatrième trimestre de 1990, et Intair en novembre 1991. City Express a cessé ces opérations en février 1991.

f) La récession économique qui a commencé au deuxième trimestre de 1990 a continué d'affecter l'industrie aérienne au quatrième trimestre de 1991.

g) AirBC et Time Air sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991.

h) Les mises à pied dans l'industrie du transport aérien, qui ont commencé au deuxième et au troisième trimestres, se sont poursuivies au cours du quatrième trimestre de 1991.

i) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In March 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

j) During the third quarter of 1991, PWA Corp. bought Air Toronto from Soundair. In the fourth quarter Air Toronto was fully merged with Canadian Frontier.

k) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

l) A number of carriers reported accrued severance pay for laid off employees in the fourth quarter financial data thus making salaries appear larger than the average for the year.

i) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mars 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter- Canadien Inc.

j) Durant le troisième trimestre de 1991, la société PWA a acheté Air Toronto de Soundair. Au quatrième trimestre, Air Toronto était complètement amalgamé avec Canadian Frontier.

k) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

l) Bon nombre de transporteurs ont déclaré des compensations pour pertes d'emploi dans les statistiques financières du quatrième trimestre. Ainsi, les salaires déclarés sont plus élevés que pour la moyenne de l'année.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

JOIN THE *Celebration*

WITH THE MOST USEFUL AND ATTRACTIVE **CANADA YEAR BOOK** EVER PUBLISHED.

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the **1992 Canada Year Book** takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the **1992 Canada Year Book** is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.



- THE LAND
- THE PEOPLE
- THE NATION
- THE ECONOMY
- ARTS AND LEISURE

Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for $49.95 (plus $5.05 shipping and handling) in Canada, US $60 in the United States, and US$70 in other countries (includes shipping and handling).

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ *à la fête*

EN VOUS PROCURANT **L'ANNUAIRE DU CANADA** LE PLUS UTILE ET LE PLUS ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.

L'Annuaire du Canada de 1992, qui marque le 125e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- LE TERRITOIRE
- LA POPULATION
- LA NATION
- L'ÉCONOMIE
- LES ARTS ET LES LOISIRS

Vous pouvez vous procurer **l'Annuaire du Canada** (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49,95 $ (plus 5,05 $ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 $ (devises américaines) aux États-Unis et 70 $ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____

☐ Payment enclosed $ _____

☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number _____

Expiry Date _____

Signature _____

Client Reference Number _____

Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price			Qty	Total $
			Canada $	United States US$	Other Countries US$		

	SUBTOTAL	
Canadian customers add 7% Goods and Services Tax.	**GST (7%)**	
Please note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which might include special shipping and handling charges and the GST.	**GRAND TOTAL**	

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Clients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

For faster service ☎ **1-800-267-6677** ☎ **VISA and MasterCard Accounts**

PF 03681 1991-01

Version française de ce bon de commande disponible sur demande

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____

☐ Paiement inclus _____ $

☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte

Date d'expiration

Signature _____

Numéro de référence du client _____

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée	Abonnement annuel ou prix de la publication			Qté	Total $
			Canada $	États-Unis $ US	Autres pays $ US		

	TOTAL	
Les clients canadiens ajoutent la taxe de 7 % sur les produits et services.	**TPS (7 %)**	
Veuillez noter que les réductions s'appliquent au prix des publications et non au total général; ce dernier pouvant inclure des frais de port et de manutention particuliers et la TPS.	**TOTAL GÉNÉRAL**	

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

Pour un service plus rapide, composez ☎ **1-800-267-6677** ☎ **Comptes VISA et MasterCard**

PF 03681 1991-01

This order coupon is available in English upon request

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then ***Canadian Social Trends*** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, ***Canadian Social Trends*** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, ***Canadian Social Trends*** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, ***Canadian Social Trends*** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is $34 annually in Canada, US$40 in the United States and US$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE ?

Alors ***Tendances sociales canadiennes*** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, ***Tendances sociales canadiennes*** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, ***Tendances sociales canadiennes*** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

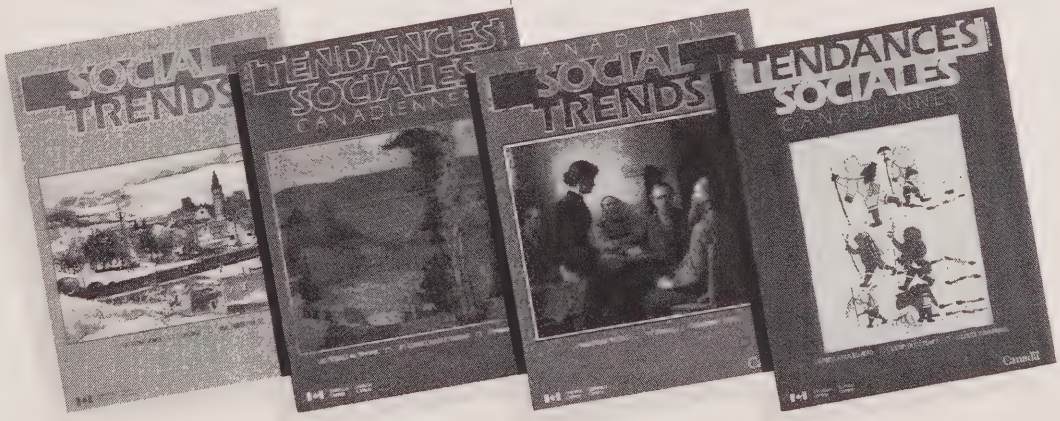
Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 $ l'abonnement annuel au Canada, 40 $ US aux États-Unis et 48 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



I·N·F·O·M·A·T

Don't start your week without it

Get a jump on your work week by making sure you have the most current economic and social information in Canada. Travelling by first class mail or courier, Statistics Canada's digest, Infomat, arrives at the beginning of each week to help you monitor key economic indicators and keep up with the most current data releases from Canada's national statistical agency.

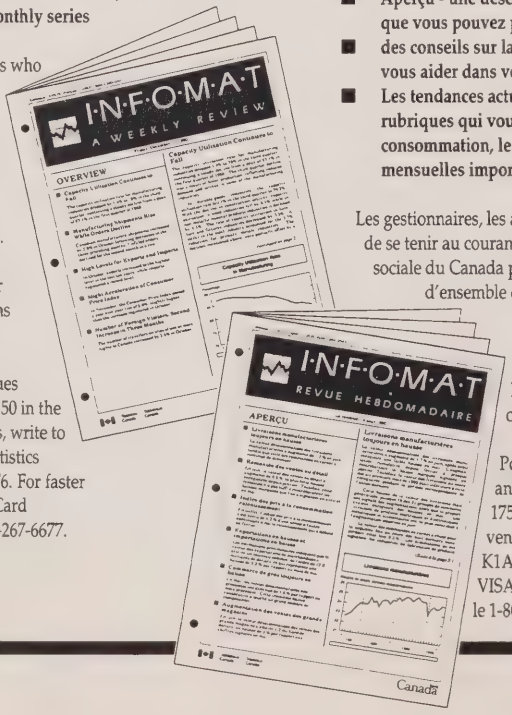
In eight fact-filled pages, Infomat highlights the findings of Statistics Canada surveys and brings them to your desk each week, often long before detailed reports are published. Throughout the year you'll get the first results of over 100 ongoing surveys and many special surveys—from manufacturing shipments to the health of Canadians or post graduate employment to part-time workers.

Each week, Infomat presents you with,

- concise summaries of fresh facts from over 100 ongoing surveys
- charts and graphs that let you instantly scan the trends
- Overview - an outline of the subjects covered in each issue that you can scan in 30 seconds
- guidance on how to obtain special reports to assist you in your more detailed research.
- Current Trends and Latest Monthly Statistics sections that bring you up to date on the Consumer Price Index, Gross Domestic Product and 21 other key monthly series

Managers, analysts and researchers who are responsible for keeping up to date on changes in Canada's economic and social climate can count on Infomat — as a quick overview of the latest trends and as a weekly reminder of key indicators and data releases. Many subscribers use Infomat's highlights to add authority to their industry analyses, investment plans or corporate reports.

To order Infomat (11-002E), 50 issues annually for $125 in Canada, US$150 in the U.S. and US$175 in other countries, write to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada, K1A OT6. For faster service, use your VISA or MasterCard and call toll-free in Canada, 1-800-267-6677.



votre première lecture de la semaine

Commencez votre semaine de travail en vous assurant que vous avez sous la main les dernières informations économiques et sociales au Canada. Voyageant en courrier de première classe ou par messagerie, Infomat, le condensé de Statistique Canada, arrive au début de chaque semaine pour vous aider à suivre les principaux indicateurs économiques et vous tenir au courant des dernières données publiées par l'organisme national d'enquêtes du pays.

En huit pages remplies de données, Infomat présente les faits saillants des enquêtes de Statistique Canada et les dépose sur votre bureau chaque semaine, bien avant que des rapports détaillés ne soient publiés. Tout au long de l'année, vous avez les premiers résultats de plus de 100 enquêtes permanentes et de nombreuses enquêtes spécialisées, qui vont des expéditions des fabricants à la santé des Canadiens ou de l'emploi des diplômés universitaires aux travailleurs à temps partiel.

Chaque semaine, Infomat vous offre :

- des résumés de faits tout récents provenant de plus de 100 enquêtes différentes
- des diagrammes et des graphiques qui vous donnent immédiatement les tendances
- Aperçu - une description des sujets traités dans chaque numéro, que vous pouvez parcourir en 30 secondes
- des conseils sur la façon d'obtenir des rapports spéciaux pour vous aider dans vos recherches plus poussées
- Les tendances actuelles et Dernières statistiques mensuelles, rubriques qui vous tiennent à jour sur l'indice des prix à la consommation, le produit intérieur brut et 21 autres séries mensuelles importantes.

Les gestionnaires, les analystes et les chercheurs qui ont la responsabilité de se tenir au courant de l'évolution de la conjoncture économique et sociale du Canada peuvent compter sur Infomat pour avoir une vue d'ensemble des dernières tendances et disposer ainsi d'un aide-mémoire hebdomadaire des principaux indicateurs et données publiés. Plusieurs abonnés utilisent les faits saillants d'Infomat pour relever l'autorité de leurs analyses industrielles, projets d'investissements ou rapports financiers.

Pour commander Infomat (11-002F), 50 numéros par an pour 125 $ au Canada, 150 $ US aux États-Unis et 175 $ US dans les autres pays, écrivez à Publications, vente et service, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6. Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais au Canada le 1-800-267-6677.

Government Publications

Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

Air Carrier Operations in Canada

January-March 1992

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1992

75 Years of Excellence / Ans d'excellence



LIBRARY
APR 12 1993
University of Toronto

Aviation

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285, Fax 951-9040) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285, Télécopieur 951-9040) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

January-March 1992

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1993

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 23, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Mars 1993

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 23, n° 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head and B. Snider is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section et B. Snider est le statisticien ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers carried by Canadian air carriers on scheduled services dropped by 1% in the first quarter of 1992, while the number of passenger-kilometres flown increased by 1%, over the same period of 1991. However, passenger revenue generated on these services dropped by 4%.

- Each of the major carriers and affiliate networks contributed to this reduction in yield (passenger revenue per passenger-kilometre). Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported decreases of 0.7 and 0.3 cents respectively. The Air Canada connectors experienced a drop of 2.2 cents per passenger-kilometre, while the Canadian partners reported a decrease of 2.9 cents, signalling intense competition on the regional routes.

- While scheduled services had not recovered as of the first quarter of 1992, charter operations did show signs of growth. Charter passengers and passenger-kilometres increased by 6% and 12%, respectively, over the first quarter of 1991. The large increase in passenger-kilometres reflected bigger gains by the large charter carriers that operate in international markets. Meanwhile, hours flown by charter carriers dropped a substantial 12%, indicating that for the bulk of small, domestic charter carriers, business in the first quarter of 1992 continued to decline. Even with the increases which were attributable to the large charter carriers, charter passengers carried in the first quarter of 1992 were still 14% lower than two years ago, in the first quarter of 1990. Hours flown by helicopter were down 18% compared to the first quarter of 1991.

- The affiliate networks of the major carriers continued to grow, however, the Canadian Partners outpaced the Air Canada affiliates in all categories. The Canadian Partners reported a 35% growth in scheduled passenger-kilometres, over the first quarter of 1991, compared to the 7% reported by the Air Canada affiliates. In terms of absolute size, the Air Canada affiliates flew 387 million passenger-kilometres, compared to 326 million by the Canadian Partners. Much of the Canadian Partner growth can be attributed to the fact that CAIL added a feeder carrier in Quebec halfway through 1991. CAIL was without a large scale feeder since late in 1989. Also, the

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés sur des services réguliers par les transporteurs aériens canadiens a diminué de 1% au cours du premier trimestre de 1992, alors que le nombre de passagers-kilomètres réalisés a augmenté de 1%, par rapport à la même période de 1991. Cependant les recettes de passagers générées sur ces services ont diminué de 4%.

- Chacun des principaux transporteurs et les réseaux d'affiliés ont contribué à cette diminution des revenus (les recettes de passagers par passager-kilomètre). Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré des baisses de 0.7 et de 0.3 cents, respectivement. Les affiliés d'Air Canada ont enregistré une diminution de 2.2 cents par passager-kilomètre alors que les partenaires de Canadien ont déclaré une baisse de 2.9 cents, reflétant une concurrence intense sur les routes régionales.

- Alors que les services réguliers n'ont pas encore recouvré au premier trimestre de 1992, les services d'affrètement ont montré quelques signes de croissance. Le nombre de passagers et de passagers-kilomètres des services d'affrètement ont augmenté de 6% et de 12% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1991. La forte hausse du nombre de passagers-kilomètres reflète des gains plus importants des principaux transporteurs des services d'affrètement qui ont opéré sur des marchés internationaux. Cependant, le nombre des heures de vol des transporteurs des services d'affrètement a diminué substantiellement, de 12%. Cela indique que les affaires de la plupart des petits transporteurs des services intérieurs d'affrètement ont continué à décliner pendant le premier trimestre de 1992. Même avec les augmentations attribuées aux principaux transporteurs des services d'affrètement, le nombre de passagers des services d'affrètement transportés au cours du premier trimestre de 1992 était encore inférieur de 14% par rapport au premier trimestre de 1990. Le nombre d'heures de vol des hélicoptères a diminué de 18% par rapport au premier trimestre de 1991.

- Le réseau d'affiliés des principaux transporteurs a continué à croître. Cependant, les partenaires de Canadien ont dépassé les affiliés d'Air Canada dans toutes les catégories. Les partenaires de Canadien ont déclaré une hausse de 35% du nombre de passagers-kilomètres des services réguliers, par rapport au premier trimestre de 1991, alors que les affiliés d'Air Canada ont déclaré une hausse de 7%. En termes absolus, les affiliés d'Air Canada ont réalisé 387 millions de passagers-kilomètres par rapport à 326 millions par les partenaires de Canadien. La plus grande partie de la croissance des partenaires de Canadien peut être attribuée au fait que LACI a ajouté un transporteur affilié au Québec au milieu de 1991. LACI n'avait pas d'affilié

transborder regional carrier, Air Toronto, became a Canadian Partner in late 1991, having been an Air Canada affiliate since early after deregulation in 1988. Although Air Toronto no longer existed, the transborder routes were operated by the CAIL Ontario partner, Ontario Express.

Financial Data

- Operating revenue reported by Canadian air carriers decreased by 4% from the first quarter of 1991. Air Canada accounted for most of the decrease, reporting a drop of $45 million (7%) in its operating revenue.

- Both Air Canada and CAIL reported smaller operating losses. Air Canada trimmed its first quarter 1992 operating loss by 8% to $99 million, while CAIL reduced its loss by 19% to $72 million. For the industry as a whole, the first quarter operating loss dropped from $191 million to $165 million.

- Although the industry had another sizeable operating loss in the first quarter of 1992, the tax refund claimed by the industry was only $1.1 million, compared to $113 million, in the first quarter of 1991. As a result, the $255 million net loss experienced by the industry in the first quarter of 1992 was substantially greater than the $181 million net loss in the same quarter of 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by nearly 1%, while the discount fare index rose by 8%. For the international markets the economy fare index decreased by 3% while the discount fare index showed little change from the previous year.

- During the first quarter of 1992, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 62% in 1991. In international markets four out of every five (82%) scheduled passengers flew on discount fares.

- The increase in the use of discount fares in the domestic sector occurred principally in the Western provinces, all four of which posted increases. The largest increases were in Alberta and Saskatchewan. Québec showed a decline of 7 percentage points when compared to the same quarter one year ago.

- During the first quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was $179, unchanged from a year earlier. The average fare paid by international passengers was $315, less than 1% changed from a year earlier.

principal depuis la fin de 1989. Aussi, le transporteur régional transfrontalier, Air Toronto, qui était un affilié d'Air Canada depuis peu après la déréglementation en 1988, est devenu un partenaire de Canadien à la fin de 1991. Bien que Air Toronto n'existe plus, les routes transfrontalières sont exploitées par Ontario Express, le partenaire ontarien de LACI.

Données financières

- Les recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont diminué de 4% par rapport au premier trimestre de 1991. Air Canada était responsable en grande partie de la baisse, en délarant une diminution de $45 millions (7%) de ses recettes d'exploitation.

- Air Canada et LACI ont déclaré de plus petites pertes d'exploitation. Air Canada a réduit sa perte d'exploitation du premier trimestre de 1992 de 8% à $99 millions, alors que LACI a diminué la sienne de 19% à $72 millions. Pour l'ensemble de l'industrie, la perte d'exploitation du premier trimestre a diminué de $191 millions en 1991 à $165 millions en 1992.

- Bien que l'industrie ait subi une autre perte d'exploitation assez forte au cours du premier trimestre de 1992, le remboursement des impôts demandé par l'industrie était seulement $1.1 million par rapport à $113 millions au premier trimestre de 1991. Par conséquent, la perte nette de l'industrie de $255 millions au premier trimestre de 1992 était substantiellement plus grande que la perte nette de $181 millions enregistrée au même trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du premier trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de près de 1% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 8%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a diminué d'environ 3% alors que l'indice des tarifs réduits a montré peu de changement par rapport à l'année précédente.

- Au cours du premier trimestre de 1992, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 62% en 1991. Dans les marchés internationaux, quatre passagers sur cinq (82%) ont voyagé à tarif réduit.

- L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée principalement dans les provinces de l'Ouest où les quatre provinces ont enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta et en Saskatchewan. Le Québec a enregistré une baisse de 7 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

- Au cours du premier trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $179, inchangé par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de $315, en baisse de moins de 1% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Business Usage of Privately Registered Aircraft[1]

by Peter Bailie

Privately registered aircraft are flown by companies as an essential part of conducting business, and by individuals for pleasure and recreational activities. This article presents a look at the business usage of privately registered aircraft in 1990 by bringing together information from three sources; aircraft movement landings and takeoffs, civil aircraft hours flown data and aircraft registration data.

Over 2,300 companies in Canada operated their own privately registered aircraft as an aid in the conduct of their business activities. Their fleet of 2,400 aircraft flew 227,000 hours and recorded 26 percent of all private itinerant movements into and out of Canada's airports.

Alberta, British Columbia, Ontario and Quebec combined, accounted for over 75 percent of the hours flown activity in this sector. This was mainly due to the prevalence of companies in the resource based industries which operated their own aircraft.

Airport Concentration

The table below shows the top 10 airports reporting itinerant business activity.

[1] *As defined by the Civil Aircraft Register aircraft usage code – Business Aircraft 1 and 2: private aircraft used in general aviation for the carriage of passengers or goods; for purposes generally considered as not for public hire; and, used as an aid to the conduct of a companies business activities.*

Table 1

Itinerant Movements of Aircraft Registered for Private Business Use, Top 10 Airports, 1990

Rank	Airport Name	Movements	Proportion
Rang	Nom de l'aéroport	Nombre de mouvements	Pourcentage
1	Calgary International	16,047	7.8
2	Vancouver International	13,408	6.6
3	Edmonton Municipal	12,173	5.9
4	Montreal International	6,289	3.1
5	Toronto/Buttonville	5,892	2.9
6	Lester B Pearson International	5,751	2.8
7	Victoria International	4,714	2.3
8	Toronto Island	4,680	2.3
9	Waterloo-Guelph	3,838	1.9
10	Nanaimo	3,621	1.8
	Total Top 10 Airports – Total – 10 premiers aéroports	**76,413**	**37.3**
	Total All Airports – Total – Tous les aéroports	**204,665**	**100.0**

Études spéciales

Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés[1]

de Peter Bailie

Les sociétés utilisent les aéronefs immatriculés comme aéronefs privés comme un outil essentiel dans la conduite de leurs affaires; les particuliers, quant à eux, les utilisent pour le plaisir. Dans le présent article, on fournit un aperçu de l'usage que les sociétés ont fait des aéronefs privés en 1990, en s'inspirant de trois sources: les données sur les atterrissages et les décollages des aéronefs, sur les heures de vol des aéronefs civils et sur les immatriculations.

Plus de 2,300 sociétés au Canada ont exploité leurs propres aéronefs privés pour la conduite de leurs affaires. Ce parc de 2,400 aéronefs a effectué 227,000 heures de vol et représenté 26 % de tous les mouvements itinérants en provenance et à destination des aéroports canadiens.

Ensemble, les provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec ont représenté plus de 75 % des heures de vol dans ce secteur. Cela est principalement attribuable au nombre accrû de sociétés du secteur des industries de ressources qui exploitaient leurs propres aéronefs.

Répartition selon l'aéroport

Le tableau suivant fournit la liste des dix premiers aéroports qui ont déclaré des mouvements itinérants d'aéronefs d'affaires.

[1] *Tel que défini par le code d'utilisation des aéronefs du Registre des aéronefs civils – Aéronefs d'affaires 1 et 2: aéronefs privés utilisés en aviation générale pour le transport de passagers ou de marchandises; pour des fins généralement considérés comme non pour compte public; et, utilisés comme une aide pour la conduite des activités d'affaires des sociétés.*

Tableau 1

Mouvements itinérants d'aéronefs immatriculés comme aéronefs d'affaires privés, selon les dix premiers aéroports, 1990

Business activity was widespread across Canada. Over 225 airports reported some business aircraft activity. This diversity could be an indication of a need for flexibility and convenience for the private business operator.

As a group, airports with control towers were the busiest. Out of every 100 business flights reported in 1990, 74 were at towered airports compared to 21 at flight service stations and 5 at small airports. Calgary International reported the highest number of movements for business use, averaging 44 flights a day throughout 1990. Their total of 16 thousand was close to 48 percent of all private movements at Calgary, well above the 26 percent national average mentioned earlier.

Seasonal Patterns

With Canada's climate, general seasonal patterns of flying are expected; summer months showing higher activity than winter months.

A ratio[2] was used as a simple measure to compare the seasonal pattern of private-business, recreational and commercial aircraft activity during 1990.

[2] *Calculated as a percentage, of the number of itinerant movements in a given month, to the monthly average over the year, for each category.*

On a observé des mouvements pour les aéronefs d'affaires dans toutes les régions du Canada. Plus de 225 aéroports ont déclaré des mouvements de ce genre. Cette diversité peut traduire le besoin de souplesse et de facilité des dirigeants de sociétés privées.

Dans l'ensemble, les aéroports dotés de tours de contrôle ont été les plus achalandés. Sur 100 mouvements d'aéronefs d'affaires déclarés en 1990, 74 sont survenus dans des aéroports dotés de tours de contrôle, 21 dans des stations d'information de vol et 5 dans de petits aéroports. L'aéroport international de Calgary a déclaré le nombre le plus élevé de mouvements d'aéronefs d'affaires, soit en moyenne 44 vols par jour en 1990. Les 16,000 mouvements enregistrés ont représenté près de 48 % de tous les mouvements d'aéronefs privés à Calgary, pourcentage bien supérieur à la moyenne nationale de 26 % mentionnée auparavant.

Tendances saisonnières

Avec le climat que l'on connaît au Canada, on peut s'attendre à des variations saisonnières au niveau des mouvements aériens. Le niveau d'activité est donc plus élevé en été qu'en hiver.

On s'est servi d'un ratio[2] comme simple mesure de comparaison des tendances saisonnières des mouvements des aéronefs d'affaires, des aéronefs de loisirs et des aéronefs commerciaux en 1990.

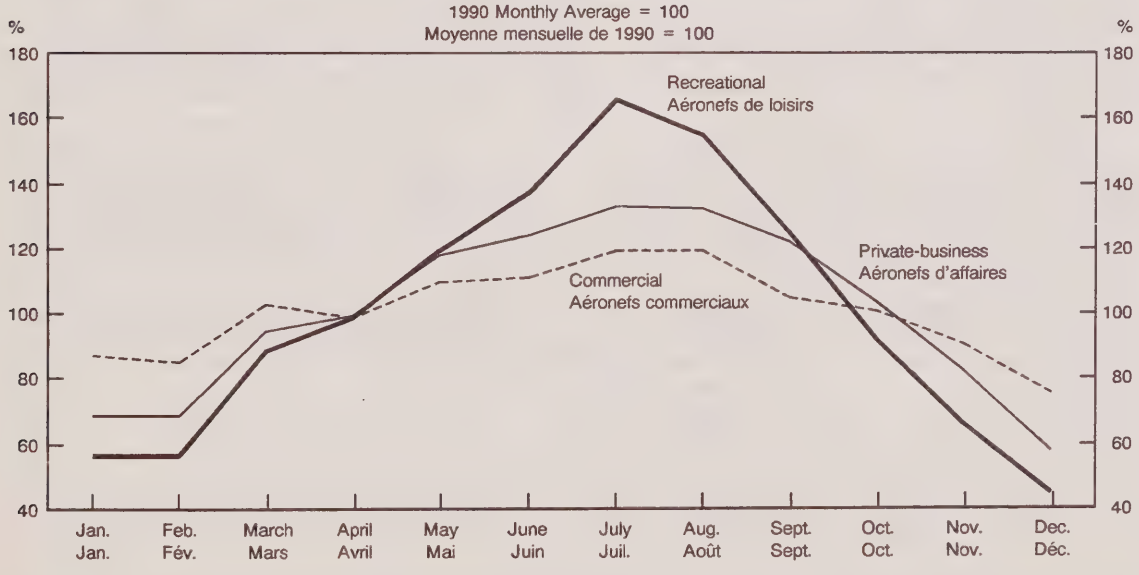
[2] *Ratio, en pourcentage, du nombre de mouvements itinérants pendant un mois donné à la moyenne mensuelle pour toute l'année, selon la catégorie.*

Figure 1

Seasonal Patterns of Aviation Activity

Figure 1

Tendances saisonnières de l'aviation



In each category, December was the low season and July was the high season. However, the relationship in levels between the categories was interesting to observe and could indicate different aims of recreational, business and commercial operators. Recreational flying, as a highly discretionary activity, showed the most pronounced seasonal pattern. Commercial operators minimized the variation between the low and the high seasons by using such tools as: fleet management, to find an optimum mix of aircraft for their traffic; and, pricing, to shift demand from one period to another. Private business operators tended to own one aircraft. Their needs may be somewhat discretionary on a day-to-day basis. However, the activity, as an essential part of conducting business, had to be carried out. Therefore, the variation was quite a bit less than shown for recreational flying but more than shown for commercial activity.

Choice of Aircraft

Over 180 different aircraft types were represented in the fleet of business registered aircraft for 1990. They covered both fixed-wing and rotary-wing aircraft by most of the well known manufacturers such as: Aerospatiale, Beech, Bell Helicopter, British Aerospace, Cessna, de Havilland, Piper and Sikorsky to name a few.

The single piston-engine Cessna 172 Skyhawk appeared to be the clear winner in popularity and use. In terms of numbers of aircraft, hours flown and movements, the Cessna 172 lead all other aircraft types. With 325 aircraft and 23,300 hours, the average annual utilization rate was just over 70 hours per aircraft.

Leading the business jet category were 16 Cessna Citations which averaged close to 550 hours each. Next, an equal number of British Aerospace BAe 125's averaged 340 hours for the year. These 32 aircraft represented over 10 percent of the movements and 6 percent of the hours flown for all business aircraft.

The distributions of the numbers of aircraft and hours flown by age of aircraft showed that newer aircraft flew a higher proportion of the hours flown compared to their numbers. The 10-14 year old grouping accounted for the highest proportions at 24 percent of numbers of aircraft and 27 percent of hours flown. Cumulatively, 70 percent of the business fleet were less than 25 years old. This group counted for close to 80 percent of the hours flown of all business aircraft.

Dans chacune des catégories, le mois de décembre s'est révélé la basse saison, et le mois de juillet, la haute saison. Il était cependant intéressant d'observer les liens entre les niveaux d'activité des diverses catégories, liens qui révélaient les différentes visées des exploitants d'aéronefs de loisirs, d'aéronefs d'affaires et d'aéronefs commerciaux. La tendance saisonnière la plus marquée a été observée au niveau des vols de plaisance, une activité hautement discrétionnaire. Les exploitants d'aéronefs commerciaux ont atténué la variation entre la basse saison et la haute saison en recourant à des outils comme la gestion du parc aérien, l'agencement optimal des aéronefs dont ils ont besoin, et une méthode d'établissement de prix qui permet de transférer la demande d'une période à l'autre. Les exploitants d'aéronefs d'affaires privés possédaient souvent un seul aéronef. D'un jour à l'autre, leurs besoins peuvent être quelque peu discrétionnaires. Toutefois, l'activité doit être menée car elle fait partie intégrante de la conduite des affaires. La variation est donc un peu moins élevée au niveau des vols de plaisance, et un peu plus élevée au niveau des vols commerciaux.

Choix des aéronefs

En 1990, on a dénombré plus de 180 différents types d'aéronefs dans le parc des aéronefs immatriculés comme des aéronefs d'affaires. On y trouve les aéronefs à voilure fixe et les aéronefs à voilure tournante de la plupart des grands fabricants: Aérospatiale, Beech, Bell Helicopter, British Aerospace, Cessna, de Havilland, Piper et Sikorsky pour n'en nommer que quelques-uns.

Le Cessna 172 Skyhawk monomoteur à pistons semblait être l'aéronef le plus populaire et le plus utilisé. Quant au nombre d'aéronefs, d'heures de vol et de mouvements, le Cessna 172 a surpassé tous les autres types d'aéronefs. Avec 325 appareils et 23,300 heures de vol, le taux d'utilisation annuel moyen était d'un peu plus de 70 heures par aéronef.

À la tête de la catégorie des avions à réaction utilisés par affaires se trouvaient 16 Cessna Citations avec près de 550 heures de vol chacun. Vient ensuite un même nombre d'appareils BAe125 de British Aerospace avec 340 heures de vol en moyenne en 1990. Ces 32 aéronefs ont représenté plus de 10% des mouvements et 6% des heures de vol des aéronefs d'affaires.

La répartition, selon l'âge de l'aéronef, du nombre d'aéronefs et des heures de vol a révélé que les aéronefs plus récents représentaient un pourcentage plus élevé pour les heures de vol que pour leur nombre. Ainsi, les aéronefs du groupe d'âge de 10 à 14 ans ont représenté les plus forts pourcentages avec 24% du nombre d'aéronefs et 27% du nombre d'heures de vol. Dans l'ensemble, 70% des aéronefs d'affaires avaient moins de 25 ans. Ce groupe représentait près de 80% des heures de vol effectuées par tous les aéronefs d'affaires.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter 1992

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) afiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Text Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter 1992

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre 1992

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles, déjà publiées.

Tableau explicatif 2

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premiere trimestre 1992

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		881,004	720,885	3,290,540	2,355,470
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.4	20.0	-1.1	5.4
Market Share – Part du marché	%	14.9	12.2	55.8	39.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	386 898	326 125	4 669 667	4 563 352
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	7.3	34.8	-1.0	3.7
Market Share – Part du marché	%	4.1	3.5	49.8	48.7
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	104 854	83 597	580 283	528 255
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.7	21.3	-6.4	2.1
Market Share – Part du marché	%	9.2	7.3	50.8	46.3
Hours Flown – Heures de vol		55,007	49,283	131,217	112,460
Percentage change – Variation en pourcentage	%	14.3	16.3	4.6	2.9
Market Share – Part du marché	%	19.3	17.3	46.0	39.4
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	$	0.27	0.26	0.12	0.12

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In the first quarter of 1992, Ontario Express serviced the transborder routes operated by Air Toronto for most of 1991. Also, Inter-Canadien was part of the Canadian Partners in the first quarter of 1991. Therefore, there was substantial growth in the size of the Canadian network and some reduction in size for the Air Canada affiliate network.

These structural changes were apparent in the data. Growth by the Canadian Partners outpaced that of the Air Canada affiliates in all four categories shown, when compared with the first quarter of 1991. The Air Canada family (including the major carrier) experienced declines in all categories except hours flown, while the Canadian family grew in each category. The combined operations of both families, showed increases of roughly 1.5% in passengers and passenger-kilometres, while decreasing by 2.6% in passenger revenue.

En 1992, le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1992, le réseau de transporteurs partenaires Canadien était constitué de Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Au cours du premier trimestre de 1992, Ontario Express a servi les routes transfrontalières qui étaient opérées par Air Toronto pendant la plupart de l'année 1991. Aussi, Inter-Canadien était devenu un partenaire Canadien durant le premier trimestre de 1991. Par conséquent, il y avait un accroissement substantif de la grandeur de réseau de Canadien et quelques diminutions de réseau d'affiliés d'air Canada.

Ces changements structuraux étaient évidents aux données. L'augmentation des partenaires Canadien a dépassé ceux des affiliés d'Air Canada dans les quatre catégories présentées par rapport au premier trimestre de 1991. Le groupe d'Air Canada (qui inclut le transporteur majeur) a déclaré des diminutions dans toutes les catégories sauf le nombre d'heures de vol, pendant que le groupe Canadien a augmenté dans chaque catégorie. Ensemble les opérations des deux groupes ont augmenté d'environ 1.5% du nombre de passagers et de passagers-kilomètres en ayant une diminution de 2.6% des recettes-passagers.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992

		Total[1]		
		1991	1992	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.117	0.113	-3.4
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.388	0.376	-3.1
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.923	0.892	-3.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	30 832	32 228	4.5
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	86.92	88.22	...

		Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.274	0.111	0.105	0.236
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	3.132	0.373	0.361	5.978
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.468	0.859	0.846	2.338
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	34 422	30 878	33 391	36 169
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	111.87	85.93	88.57	102.10

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, January-March 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Janvier-mars 1992

		1991	1992	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 840.9	27 243.0	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 351	12 274	-0.6
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	463 332	468 484	1.1
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 262.2	17 196.5	-0.4
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	101.3	...
– International travel – Voyages internationaux	$	148.9	162.9	9.4
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..	..	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 148	1 127	-1.8
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	178.4	178.5	0.1
– International travel – Voyages internationaux	$	318.0	315.2	-0.9
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		125.2	127.2	1.6
– Transportation – Transports		120.5	120.0	-0.4
– Public transportation – Transport public		129.1	131.1	1.5
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	129.2	128.4	-0.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		137.7	141.1	2.5
– International travel – Voyages internationaux		116.5	114.1	-2.1
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		108.9	110.7	1.7
– Transport industry – Industrie du transport		97.9	100.0	2.2
– Air transportation – Transport aérien		84.2	85.3	1.3
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	14.4	14.3	-0.9

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1990, the per capita trip spending totalled $83.8. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $83.8.*

[4] *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, January-March 1992

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1992

		Levels I-III / Niveaux I-III			Levels I-IV / Niveaux I-IV		
		1991	1992	Change / Variation	1991	1992	Change / Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		99	101	2.0	269	252	-6.3
Passengers – Passagers		7 555	7 653	1.3	7 647	7 699	0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	145 498	135 321	-7.0	150 572	140 034	-7.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 655 944	14 214 332	4.1	13 679 873	14 282 980	4.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 365 594	1 421 433	4.1	1 367 987	1 428 298	4.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		409 048	338 847	-17.2	411 106	353 445	-14.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 774 643	1 760 281	-0.8	1 779 093	1 781 744	0.1
Hours flown – Heures de vol		363	366	0.9	460	442	-3.9
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 901	5 887	-0.2	5 941	5 900	-0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	110 203	105 978	-3.8	110 424	106 379	-3.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 311 114	9 377 656	0.7	9 317 263	9 379 321	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		931 111	937 766	0.7	931 726	937 932	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		340 271	315 493	-7.3	340 319	315 546	-7.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 271 383	1 253 259	-1.4	1 272 046	1 253 478	-1.5
Hours flown – Heures de vol		276	282	2.2	282	285	0.9
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 654	1 766	6.7	1 706	1 799	5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	35 295	29 342	-16.9	40 148	33 655	-16.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 344 830	4 836 676	11.3	4 362 610	4 903 659	12.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		434 483	483 668	11.3	436 261	490 366	12.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		68 777	23 354	-66.0	70 787	37 899	-46.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		503 260	507 022	0.7	507 048	528 265	4.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		87	84	-3.3	121	111	-9.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	--	...	56	46	-17.7
Hours flown: total – Heures de vol: total		87	84	-3.3	177	156	-11.7

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1992

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		4 564	-2.1	1 736	5.0	1 399	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	93 058	2.7	13 492	-17.7	33 484	-23.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 587 917	1.8	3 354 249	5.9	6 340 814	5.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		458 792	1.8	335 425	5.9	634 081	5.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		124 575	1.7	30 767	-18.7	198 104	-21.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		583 367	1.8	366 192	3.3	832 185	-2.3
Hours flown – Heures de vol		332	-3.7	57	0.3	53	-9.9
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 320	-2.1	910	-0.3	670	9.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	65 807	-3.6	8 599	-16.5	31 973	0.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 216 629	-1.5	1 486 253	-1.1	3 676 440	4.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		421 663	-1.5	148 625	-1.1	367 644	4.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		99 619	-6.6	25 103	-13.5	190 824	-6.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		521 282	-2.5	173 728	-3.1	558 468	0.1
Hours flown – Heures de vol		219	1.9	36	-1.3	30	-3.3
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		245	-2.2	826	11.7	728	1.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	27 251	21.9	4 893	-19.6	1 511	-87.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		371 289	64.1	1 867 996	12.3	2 664 374	7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		37 129	64.1	186 800	12.3	266 437	7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		24 956	57.6	5 664	-35.6	7 280	-84.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		62 085	61.5	192 464	9.9	273 717	-6.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		71	-14.7	22	3.1	18	3.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		42	-9.7	-	-	4	-59.5
Hours flown: total – Heures de vol: total		113	-12.9	22	3.1	22	-17.6

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992

		Total[1]		
		1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 286	5 405	2.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	97 106	91 488	-5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 085 352	10 266 696	1.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 008 535	1 026 670	1.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		334 474	310 488	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 343 009	1 337 158	-0.4
Hours flown – Heures de vol		190	196	3.4
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		4 734	4 779	1.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	96 597	90 975	-5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 733 704	8 811 360	0.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 764 942	14 272 342	-3.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	59.15	61.74	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		873 370	881 136	0.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		332 573	308 653	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 205 943	1 189 789	-1.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 190 673	2 176 442	-0.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	55.05	54.67	...
Hours flown – Heures de vol		173	178	2.9
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		552	627	13.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	509	513	0.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 351 648	1 455 336	7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		135 165	145 534	7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 901	1 835	-3.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		137 066	147 369	7.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		17	18	8.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		17	18	8.8

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		375	2 674	1 970	387
Goods carried – Marchandises transportées	kg	881	54 082	35 580	945
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		153 630	4 972 820	4 963 220	177 026
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		15 363	497 282	496 322	17 703
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342	175 492	134 358	296
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		15 706	672 774	630 680	17 999
Hours flown – Heures de vol		21	82	74	19
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		361	2 410	1 635	374
Goods carried – Marchandises transportées	kg	881	53 752	35 398	945
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		131 561	4 282 769	4 237 227	159 803
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		304 679	6 798 608	6 820 451	348 603
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	43.18	62.99	62.13	45.84
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 156	428 277	423 723	15 980
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342	174 029	133 986	296
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 499	602 306	557 709	16 277
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		46 377	1 054 167	1 027 251	48 647
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	29.11	57.14	54.29	33.46
Hours flown – Heures de vol		21	76	63	18
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		14	265	335	12
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	331	182	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		22 070	690 051	725 993	17 223
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 207	69 005	72 599	1 722
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 463	372	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 207	70 468	72 971	1 722
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	6	10	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	6	10	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1992

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	62	-1.6
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	1 952	2 591	32.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	33	-	-100.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	684	1 181	72.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	444	275	-38.1
Quebec – Québec	11 593	9 736	-16.0
Ontario	3 566	1 984	-44.4
Manitoba	1 379	2 059	49.3
Saskatchewan	173	-	-100.0
Alberta	4 494	4 007	-10.8
British Columbia – Colombie-Britannique	22 186	19 374	-12.7
Yukon	501	539	7.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1 400	2 256	61.1
Total	48 405	44 002	-9.1
International	8 947	3 623	-59.5
Total	57 352	47 625	-17.0

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1992

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1992

	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 330 261	1 274 707	-4.2
– Passengers – Passagers	1 186 595	1 140 523	-3.9
– Goods – Marchandises	143 666	134 184	-6.6
Charter services – Services d'affrètement	288 049	282 565	-1.9
– Passengers – Passagers	268 777	265 301	-1.3
– Goods – Marchandises	19 272	17 264	-10.4
Other flying services – Autres services aériens	2 356	3 248	37.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 420	1 301	-8.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	66 160	64 409	-2.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 688 245	1 626 230	-3.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 125	15 994	-16.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	692 306	614 252	-11.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	218 129	203 988	-6.5
General services and administration – Services généraux et administration	868 389	876 685	1.0
Depreciation – Dépréciation	80 887	79 896	-1.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 878 834	1 790 816	-4.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(190 589)	(164 585)	-13.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 085)	4 037	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	23 416	3 289	-86.0
Interest expenses – Intérêts versés	91 806	89 581	-2.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(34 283)	(6 604)	-80.7
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(103 758)	(88 860)	-14.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(294 347)	(253 445)	-13.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(113 222)	1 194	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(181 125)	(254 639)	40.6

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992

	Total[1]		
	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 154 929	1 109 982	-3.9
– Passengers – Passagers	1 025 985	993 865	-3.1
– Goods – Marchandises	128 945	116 117	-9.9
Charter services – Services d'affrètement	85 024	82 310	-3.2
– Passengers – Passagers	84 731	82 119	-3.1
– Goods – Marchandises	293	191	-34.8
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	42 144	48 804	15.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 282 098	1 241 096	-3.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 271	12 654	-4.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	489 595	422 668	-13.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	152 158	134 000	-11.9
General services and administration – Services généraux et administration	754 310	772 079	2.4
Depreciation – Dépréciation	65 699	65 363	-0.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 475 033	1 406 763	-4.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(192 936)	(165 667)	-14.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 439)	3 919	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 664	2 423	-89.3
Interest expenses – Intérêts versés	76 925	75 768	-1.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(34 681)	(6 669)	-80.8
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(90 381)	(76 095)	-15.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(283 316)	(241 762)	-14.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(115 277)	(1 936)	-98.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(168 040)	(239 826)	42.7

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	37 123	540 338	493 022	39 500
– Passengers – Passagers	36 050	475 429	444 657	37 729
– Goods – Marchandises	1 073	64 909	48 364	1 771
Charter services – Services d'affrètement	1 635	37 567	40 529	2 578
– Passengers – Passagers	1 635	37 376	40 529	2 578
– Goods – Marchandises	-	191	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	105	26 554	21 942	203
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	38 863	604 459	555 493	42 281
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	833	8 392	3 305	124
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 126	194 510	202 538	14 495
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 181	79 364	41 828	6 626
General services and administration – Services généraux et administration	15 124	383 919	355 767	17 270
Depreciation – Dépréciation	1 477	37 219	23 767	2 899
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	34 741	703 404	627 205	41 414
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	4 122	(98 944)	(71 712)	868
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	3 598	321	--
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	123	739	1 303	257
Interest expenses – Intérêts versés	7 282	43 810	20 926	3 749
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(26 269)	18 800	800
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 159)	(65 742)	(502)	(2 692)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(3 036)	(164 686)	(72 215)	(1 824)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 233)	(322)	289	(670)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(1 804)	(164 364)	(72 504)	(1 154)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1992

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 083	5 894	-3.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	122 431	118 289	-3.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 403	7 815	-7.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	72 141	68 561	-5.0
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 143	2 959	-5.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	31 457	29 675	-5.7
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 053	8 659	-4.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	92 378	94 685	2.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 234	15 877	-7.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	155 623	144 025	-7.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 958	6 210	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	51 265	60 114	17.3
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 874	47 414	-6.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	525 293	515 350	-1.9
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 046 940	967 112	-7.6
Cost – Coût	$ '000	335 830	243 717	-27.4
Gasoline – Essence	L '000	7 962	5 262	-33.9
Cost – Coût	$ '000	2 928	2 866	-2.1
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	203	212	4.7
Cost – Coût	$ '000	1 421	1 482	4.3
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	77	70	-9.7
Cost – Coût	$ '000	146	102	-29.9

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 472	279	1 601	1 327	265
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	91 510	3 964	43 578	40 917	3 051
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 212	195	2 977	2 818	222
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	59 405	1 643	27 431	29 149	1 183
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 227	91	163	854	119
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	15 384	896	3 797	9 789	903
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 879	234	2 953	3 454	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	78 572	2 332	35 764	38 574	1 902
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 647	314	7 443	6 565	325
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	136 150	2 096	75 570	56 861	1 623
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 073	16	4 439	1 618	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	59 111	152	45 166	13 793	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	38 510	1 129	19 576	16 636	1 169
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	440 132	11 083	231 306	189 083	8 661
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	750 412	18 620	375 038	335 903	20 851
Cost – Coût	$ '000	178 523	4 931	87 419	80 241	5 931
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	74	4	17	49	4
Cost – Coût	$ '000	392	20	98	249	25
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the first quarter of 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) was 141.1, up 2.5% from the first quarter of 1991. A sharp 8.0% rise in the discount fare index, from 122.6 to 132.4, offset a 0.8% decrease in the economy fare index, from 152.0 to 150.8. This is also the first time that the domestic economy fare index has shown a year to year decrease.

The domestic economy fare indexes fell in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors of the country. The 1.6% drop in the North was greater than the 0.6% southern decrease. In contrast, while the southern discount fare index rose sharply by 8.5% over the previous year, the northern discount index decreased by 4.2%, the second consecutive decrease relative to the previous year.

In international markets the air fare index fell by 2.1% from 116.5 to 114.1. This followed from a 2.6% decrease in the international economy fare index. The discount fare index showed little change from the previous year, increasing by 0.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the first quarter of 1992, 64.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the eighth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.7%, up from 65.4% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.1% of the traffic during the first quarter of 1992, up from 63.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.1 percentage points (66.2% to 68.3%) during this period. In contrast, for northern services, 47.6% of passenger traffic (representing 51.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1991, the corresponding figures were 42.0% for passengers and 46.0% for passenger-kilometres.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du premier trimestre de 1992, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) a atteint 141.1, en hausse de 2.5% par rapport au premier trimestre de 1991. Une forte augmentation de 8.0% dans l'indice des tarifs réduits de 122.6 à 132.4, a contrebalancé une diminution de 0.8% dans l'indice des tarifs économiques, de 152.0 à 150.8. C'est la première fois qu'on observe une diminution dans l'indice des tarifs économiques sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs économiques intérieurs ont diminué pour le secteur sud (déréglementé) et aussi le secteur nord (réglementé). La baisse de 1.6% dans le secteur nord a excédé la baisse de 0.6% dans le secteur sud. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a augmenté de 8.5% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a diminué de 4.2%, la deuxième baisse consécutive par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 2.1%, de 116.5 à 114.1. Ceci était le résultat d'une diminution de 2.6% dans l'indice des tarifs économiques internationaux. L'indice des tarifs réduits a montré peu de changement par rapport à l'année précédente augmentant de 0.3%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1992, 64.1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 1.9 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la huitième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 65.4% en 1991 à 67.7% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 63.4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2.1 points de pourcentage (66.2% à 68.3%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 47.6% du trafic de passagers (représentant 51.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 42.0% et 46.0% respectivement au cours du premier trimestre de 1991.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

Sector / Secteur	Year and quarter / Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares / Tous les tarifs	Economy fare / Tarif économique	Discounted fare / Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic – Intérieur	**1991 I**	137.7	152.0	122.6
	II	149.6	153.6	142.6
	III	145.6	153.6	135.5
	IV	144.3	154.7	132.2
	1992 I	141.1	150.8	132.4
Southern services – Services secteur sud	1991 I	137.3	151.9	122.2
	II	149.8	153.6	143.0
	III	145.8	153.7	135.9
	IV	144.5	154.8	132.6
	1992 I	141.7	151.0	132.6
Northern services – Services secteur nord	1991 I	142.8	150.9	131.9
	II	142.8	151.5	130.8
	III	138.7	149.3	123.5
	IV	137.7	150.9	118.6
	1992 I	132.4	148.5	126.3
International	**1991 I**	116.5	141.5	108.9
	II	116.0	138.7	109.7
	III	118.3	131.7	116.6
	IV	111.4	134.9	104.8
	1992 I	114.1	137.8	109.2

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

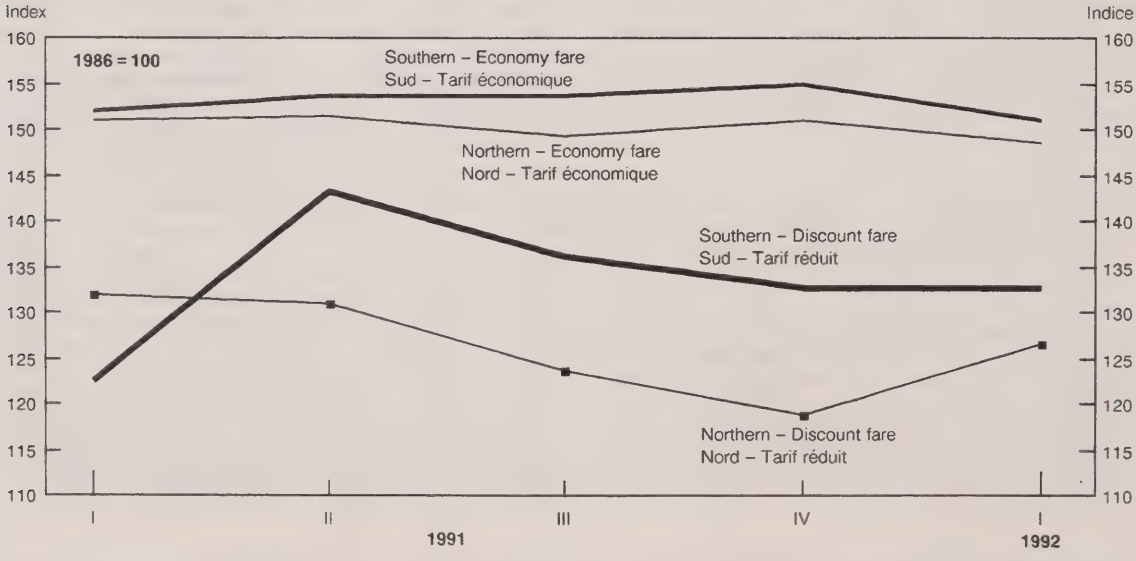


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	0.1	5.5	6.3	28.4	25.0	62.2	64.1	3.7	4.4
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.1	5.8	6.7	26.7	23.5	63.4	65.1	3.8	4.6
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	**	2.9	3.8	32.9	29.9	60.9	62.0	3.2	4.2
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.2*	9.0	10.0	20.2	16.2	66.0	68.6	4.5	5.0
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.4	0.3*	56.6	50.7	42.0	47.6	1.0	1.4
International	0.7	0.3	5.6	6.1	14.2	5.2	73.5	81.6	6.0	6.7

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.4	0.2*	9.2	9.7	21.0	17.6	65.4	67.7	4.0	4.8
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.2*	9.5	10.1	19.8	16.4	66.2	68.3	4.1	5.0
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	--*	3.2	4.2	30.4	27.6	63.1	64.0	3.2	4.1
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.3*	10.9	11.5	17.4	13.7	66.9	69.3	4.3	5.2
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.5*	0.5*	52.4	46.9	46.0	51.4	1.0*	1.2
International	0.9	0.4	7.4	7.4	7.5	4.7	78.9	81.7	5.4	5.7

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	6.1*	7.4	26.7*	28.6	65.3	62.0	1.8*	1.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	**	**	7.5	9.6	25.0	21.7	63.5	64.2	3.9	4.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.1*	5.4	7.4	16.3	19.8	74.8	67.7	3.3	5.1
Ontario	0.3*	0.2*	7.8	8.7	20.4	18.3	67.3	67.9	4.2	5.0
Manitoba	0.1*	**	5.5	6.6	32.8	27.9	57.3	60.3	4.3	5.3
Saskatchewan	**	-	3.6*	4.3	37.1	31.9	54.6	60.1	4.6	3.8
Alberta	0.2	0.1*	4.7	4.7	39.3	31.7	52.9	59.8	2.9	3.7
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.2*	0.1*	3.6	4.1	32.6	29.0	60.3	62.7	3.4	4.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	5.5	6.3	28.4	25.0	62.2	64.1	3.7	4.4

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 68.6% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compared with 62.0% and 64.0% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.6% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.0% et 64.0%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991[r]	1992	Change / Variation	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992	1991[r]	1992
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	231	236	2.2	0.1*	**	2.2	2.5	43.0	32.7	51.8	61.5	2.9	3.3
Edmonton[1]	117	106	-9.4	**	**	0.5*	0.7	61.1	51.1	36.9	46.7	1.4	1.6*
Halifax	--	-	...	-	-	-	-	**	-	**	**	**	-
Montréal[2]	193	195	1.4	**	0.1*	4.8	6.8	12.5	18.4	79.6	70.3	2.9	4.5*
Ottawa	129	129	0.3	**	0.1*	5.0	7.2	29.7	24.5	60.0	63.4	4.8	4.8*
Regina	33	35	6.6	**	-	1.4*	1.5*	48.5	42.2	45.6	52.2	4.4*	4.1
Saskatoon	32	36	14.3	**	-	0.7*	1.2*	51.6	40.3	43.8	55.5	3.9*	3.0*
Toronto	329	329	-0.1	0.1*	**	5.0	6.4	18.7	20.7	72.4	67.9	3.7	4.9
Vancouver	250	260	4.3	--*	**	1.9	2.3	37.7	32.4	57.4	61.1	3.0	4.2
Winnipeg	27	27	0.9	-	-	1.2*	1.1*	56.4	52.1	40.0	44.3	2.4*	2.5*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	122	109	-11.0	0.5*	0.3*	13.3*	13.2	18.8*	15.3	64.1	65.2	3.3	6.1
Edmonton[1]	132	119	-10.3	0.2*	**	6.2*	6.6	24.6	20.4	64.5	68.5	4.5	4.5*
Halifax	117	109	-7.1	**	**	7.5	9.6	24.9	21.7	63.5	64.2	3.9	4.4
Montréal[2]	64	68	6.3	0.3*	**	8.6*	10.1	21.7	19.8	65.4	65.0	4.1	5.0
Ottawa	57	54	-6.7	0.3*	**	11.7	12.9	26.3	20.7	57.5	61.3	4.2	5.0
Regina	28	21	-26.8	**	-	7.3*	11.0	20.6*	13.8	67.5	70.6	4.4	4.7*
Saskatoon	28	19	-29.5	**	-	6.6*	8.1	20.1	14.9	67.1	73.0	6.1*	4.0
Toronto	455	425	-6.6	0.4*	0.3*	10.6	11.0	17.6	13.9	67.0	69.7	4.3	5.1
Vancouver	265	260	-1.8	0.4*	0.3*	8.4*	9.5	18.5	14.5	67.9	71.3	4.9	4.4
Winnipeg	131	127	-2.8	**	**	6.7*	8.2	25.7	20.1	62.7	65.6	4.9	6.1

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the proportion of discount fares during the first quarter of 1992 compared to 1991, can be attributed to one principal factor. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à 1991 peut être attribuée à un principal facteur: Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	**	...	209.9	-4.5	143.7	-0.7	93.4	1.5	68.3	-16.3
Edmonton[1]	**	...	122.3	13.0	125.8	-1.5	80.4	--	55.0*	-12.8
Halifax	-	-	-	-	-	...	**	...	-	...
Montréal[2]	223.7*	...	208.6	-0.4	176.4	1.9	128.1	30.2	92.1*	9.0
Ottawa	203.6*	...	176.7	2.7	151.1	0.2	105.9	25.1	74.2*	-4.3
Regina	-	...	172.1*	-13.8	171.9	-6.7	100.4	8.6	69.1	-25.0
Saskatoon	-	...	168.9*	-6.2	171.7	-5.3	93.7	3.4	48.6*	-43.8
Toronto	**	...	201.6	2.6	167.3	1.1	120.7	26.8	96.7	11.9
Vancouver	**	...	202.4	-9.2	153.5	-3.0	89.9	5.4	55.0	-23.5
Winnipeg	-	-	191.5*	-14.5	214.4	-2.3	118.2	18.3	97.3*	-5.6
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	748.9	12.2	559.5	-3.7	412.0	5.4	206.9	10.7	206.8	-10.7
Edmonton[1]	**	...	469.0	-11.1	325.7	1.6	163.7	3.1	165.7*	-10.1
Halifax	**	...	297.5	-4.8	258.8	-3.1	137.6	3.5	146.5	2.6
Montréal[2]	**	...	553.1	-6.4	365.1	-8.0	209.5	5.5	203.0	-1.7
Ottawa	**	...	536.0	0.8	380.6	-3.0	215.9	11.0	241.9	-6.8
Regina	-	...	430.3	-6.2	380.0	1.2	176.0	10.1	150.8*	-6.9
Saskatoon	-	...	459.4	-4.2	382.7	5.5	173.1	13.0	123.6	-25.7
Toronto	779.6*	5.3	529.7	-5.3	372.5	-0.4	190.3	5.2	191.2	-10.3
Vancouver	756.6*	-4.7	611.4	-5.8	367.8	-3.2	202.0	3.6	198.5	-19.9
Winnipeg	**	...	376.3	-4.8	331.7	-0.6	160.4	9.9	159.1	0.7

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

International Sector

During the first quarter of 1992, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over four out of every five (81.6%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 8.1 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de quatre passagers sur cinq (81.6%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 8.1 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 59.8% for Alberta to 67.9% for Ontario (see Table 5.4). Nova Scotia and Quebec were the only provinces besides Ontario to experience a proportion of discounted passengers above the national average of 64.1%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Québec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector occurred principally in the Western provinces where all four posted increases. The largest increases were in Alberta (6.9 percentage points) and Saskatchewan (5.5 percentage points). Ontario increased by only half a point, while Quebec showed a decline of 7.1 points and Newfoundland of 3.3 points.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the first quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991. For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in seven of the selected Canadian cities. The gains ranged from 3.4 percentage points in Ottawa to 11.7 percentage points in Saskatoon. The proportion decreased from 79.6% to 70.3% in Montréal and from 72.4% to 67.9% in Toronto during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted gains, the exception being a half point decline in Montréal.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (73.0%) ranked first, followed by Vancouver (71.3%) and Regina (70.6%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.2%), Ottawa (12.9%) and Toronto and Regina (11.0%).

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 59.8% en Alberta et 67.9% en Ontario (voir tableau 5.4). La Nouvelle-Écosse et le Québec étaient les seules provinces avec l'Ontario où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne de 64.1%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée principalement dans les provinces de l'Ouest où les quatre provinces ont enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (6.9 points de pourcentage) et en Saskatchewan (5.5 points de pourcentage). L'Ontario a connu une augmentation de seulement un demi-point, alors que le Québec a enregistré une baisse de 7.1 points et Terre-Neuve de 3.3 points.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991. Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans sept des villes canadiennes choisies. Les hausses variaient entre 3.4 points de pourcentage à Ottawa et 11.7 points de pourcentage à Saskatoon. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 79.6% à 70.3% à Montréal et de 72.4% à 67.9% à Toronto. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré un gain à l'exception de Montréal qui a connu une diminution d'un demi-point.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (73.0%), s'est classée au premier rang, suivie de Vancouver (71.3%) et de Regina (70.6%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.2%), Ottawa (12.9%) et Toronto et Regina (11.0%).

Average Fares

During the first quarter of 1992, domestic air fares reported by the major carriers in Canada showed little change from last year.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $179 virtually unchanged from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was $315, a decrease of 0.9% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Winnipeg where the domestic fare averaged $205; the lowest in Saskatoon where it averaged $160. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto ($202), Vancouver ($189) and Halifax ($180). Fares decreased in four of the ten selected cities, with losses ranging from -12.4% in Montréal to -0.2% in Winnipeg. Saskatoon (9.5%) and Regina (6.8%) posted the largest increases.

During the first quarter of 1992, for long-haul services, the business and economy class fares decreased in nine and six of the ten selected cities respectively. For short-haul trips, six cities posted decreases for business class fares and economy fares (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips. Montréal registered the most notable increase (30.2%) for short-haul trips. Saskatoon (13.0%) and Ottawa (11.0%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Calgary paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $214 for short-haul trips, while in Calgary registered a high of $412 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1992, les tarifs aériens intérieurs déclarés par les principaux transporteurs au Canada ont montré peu de changement par rapport à l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $179, demeuré pratiquement inchangé par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à $315, en baisse de 0.9% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $205 à Winnipeg et $160 Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto ($202), à Vancouver ($189) et à Halifax ($180). Les tarifs ont diminué dans quatre des dix villes choisies, les pertes oscillant entre -12.4% à Montréal et -0.2% à Winnipeg. Saskatoon (9.5%) et Regina (6.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes.

Au cours du premier trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont diminué dans neuf et six des dix villes choisies respectivement. Pour les services court-courriers, six villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires et les tarifs économiques (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers. Montréal a enregistré la plus forte hausse (30.2%) pour les services court-courriers. Saskatoon (13.0%) et Ottawa (11.0%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver qu'ils sont les plus élevés pour les vols d'affaires long-courriers. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $214 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $412 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des

there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1992 are shown in the following table with comparative first quarter 1991 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1991 sont également présentées.

	1991	1992	% Change Variation en %	
Level I	4	4	–	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	72	77	11.1	Niveau III
Level IV	170	151	-11.2	Niveau IV
Total	**269**	**252**	**-6.3**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1992 are as follows: Level II – 0, Level III – 3 and Level IV – 11.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

c) Pour le premier trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II – 0, niveau III – 3 et niveau IV – 11.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.

f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé ses définitions des diverses catégories de l'emploi.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION OF OUR GREAT NATION

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of ***Canada: A Portrait*** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.



Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: ***This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy,*** and ***Canada in the World.***

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

Canada: A Portrait is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, ***Canada: A Portrait*** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for $38.00 plus GST, US $41.95 in the United States, and US $48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584.**

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54^{e} édition d'***Un portrait du Canada*** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés : ***Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie*** et ***Le Canada dans le monde.***

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

Un portrait du Canada... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, ***Un portrait du Canada*** (N^{o} 11-403F au catalogue) coûte 38 $ plus TPS au Canada, 41,95 $ US aux États-Unis et 48,95 $ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.

I·N·F·O·M·A·T

Don't start your week without it

Get a jump on your work week by making sure you have the most current economic and social information in Canada. Travelling by first class mail or courier, Statistics Canada's digest, Infomat, arrives at the beginning of each week to help you monitor key economic indicators and keep up with the most current data releases from Canada's national statistical agency.

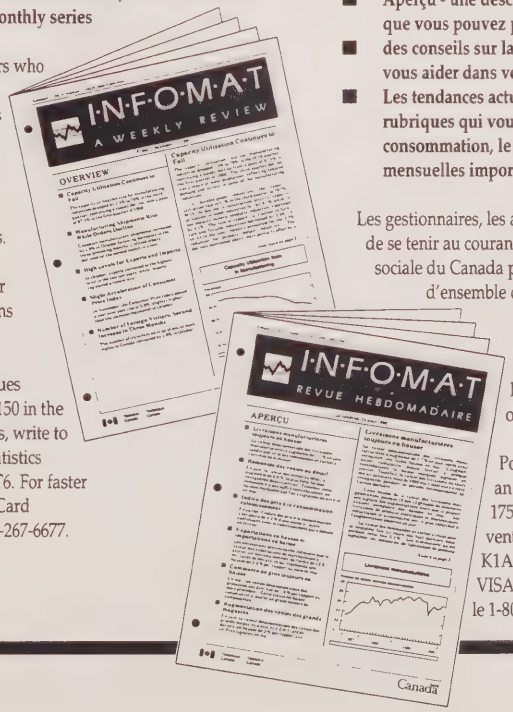
In eight fact-filled pages, Infomat highlights the findings of Statistics Canada surveys and brings them to your desk each week, often long before detailed reports are published. Throughout the year you'll get the first results of over 100 ongoing surveys and many special surveys—from manufacturing shipments to the health of Canadians or post graduate employment to part-time workers.

Each week, Infomat presents you with,

- concise summaries of fresh facts from over 100 ongoing surveys
- charts and graphs that let you instantly scan the trends
- Overview - an outline of the subjects covered in each issue that you can scan in 30 seconds
- guidance on how to obtain special reports to assist you in your more detailed research.
- Current Trends and Latest Monthly Statistics sections that bring you up to date on the Consumer Price Index, Gross Domestic Product and 21 other key monthly series

Managers, analysts and researchers who are responsible for keeping up to date on changes in Canada's economic and social climate can count on Infomat — as a quick overview of the latest trends and as a weekly reminder of key indicators and data releases. Many subscribers use Infomat's highlights to add authority to their industry analyses, investment plans or corporate reports.

To order Infomat (11-002E), 50 issues annually for $125 in Canada, US$150 in the U.S. and US$175 in other countries, write to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada, K1A OT6. For faster service, use your VISA or MasterCard and call toll-free in Canada, 1-800-267-6677.



votre première lecture de la semaine

Commencez votre semaine de travail en vous assurant que vous avez sous la main les dernières informations économiques et sociales au Canada. Voyageant en courrier de première classe ou par messagerie, Infomat, le condensé de Statistique Canada, arrive au début de chaque semaine pour vous aider à suivre les principaux indicateurs économiques et vous tenir au courant des dernières données publiées par l'organisme national d'enquêtes du pays.

En huit pages remplies de données, Infomat présente les faits saillants des enquêtes de Statistique Canada et les dépose sur votre bureau chaque semaine, bien avant que des rapports détaillés ne soient publiés. Tout au long de l'année, vous avez les premiers résultats de plus de 100 enquêtes permanentes et de nombreuses enquêtes spécialisées, qui vont des expéditions des fabricants à la santé des Canadiens ou de l'emploi des diplômés universitaires aux travailleurs à temps partiel.

Chaque semaine, Infomat vous offre :

- des résumés de faits tout récents provenant de plus de 100 enquêtes différentes
- des diagrammes et des graphiques qui vous donnent immédiatement les tendances
- Aperçu - une description des sujets traités dans chaque numéro, que vous pouvez parcourir en 30 secondes
- des conseils sur la façon d'obtenir des rapports spéciaux pour vous aider dans vos recherches plus poussées
- Les tendances actuelles et Dernières statistiques mensuelles, rubriques qui vous tiennent à jour sur l'indice des prix à la consommation, le produit intérieur brut et 21 autres séries mensuelles importantes.

Les gestionnaires, les analystes et les chercheurs qui ont la responsabilité de se tenir au courant de l'évolution de la conjoncture économique et sociale du Canada peuvent compter sur Infomat pour avoir une vue d'ensemble des dernières tendances et disposer ainsi d'un aide-mémoire hebdomadaire des principaux indicateurs et données publiés. Plusieurs abonnés utilisent les faits saillants d'Infomat pour relever l'autorité de leurs analyses industrielles, projets d'investissements ou rapports financiers.

Pour commander Infomat (11-002F), 50 numéros par an pour 125 $ au Canada, 150 $ US aux États-Unis et 175 $ US dans les autres pays, écrivez à Publications, vente et service, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6. Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais au Canada le 1-800-267-6677.

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start !



Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.
It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for . . .

. . . socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

. . . revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1992** has it all . . . and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is $94 (plus 7 % GST) in Canada, US$113 in the United States and US$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-méninges jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez . . .

. . . des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

. . . des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela . . . et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 $ (TPS de 7% en sus) au Canada, 113 $ US aux États-Unis et 132 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

Publicati

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1992

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1992

75 Years of Excellence / Ans d'excellence



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551
Telecommunications Device for the Hearing Impaired	**1-800-363-7629**
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	**1-800-267-6677**

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimés d'ordinateur, microfiches et microfilms et bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551
Appareils de télécommunications pour les malentendants	**1-800-363-7629**
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	**1-800-267-6677**

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1992

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

June 1993

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 23, No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juin 1993

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 23, n° 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		ix
Special Articles		x
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		ix
Études spéciales		x
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 26

Table des matières – fin

Pag

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 1

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 26

Highlights

Operating Statistics

- The operating statistics for the second quarter of 1992 indicated an upturn for Canadian air carriers, at least in the volume of operations performed. Passengers carried on scheduled services rose by 7%, while passenger-kilometres increased by 13%, over the same quarter of 1991.

- The second quarter of 1992 marks the first time Canadian air carriers have reported a quarterly increase (of at least one percent) in scheduled passenger-kilometres since the first quarter of 1990. After two years of almost continuous declines in operations, scheduled passenger-kilometres flown by Canadian air carriers in the second quarter of 1992 were 8% below the peak second quarter, which occurred in 1990. Passengers carried in the second quarter of 1992 were 11% below the second quarter of 1990.

- Each of the major carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and their affiliate networks, reported increases in passenger-kilometres flown on scheduled services. These increases were 11% for the Air Canada Connectors, 19% for the Canadian Partners, and 14% for Air Canada and CAIL. For the two previous quarters, the Canadian Partners had reported increases of approximately 35%, largely due to the addition of new operations to their system.

- Regarding available seat-kilometres, percentage changes varied greatly among the majors and affiliate networks in the second quarter of 1992. Air Canada reported a 15% increase in availability while CAIL dropped by 1%. The Air Canada Connectors reported an increase of 6% in seat-kilometres flown, while the Canadian Partners reported an increase of 3%. Air Canada noted that their fleet capacity was expanded by 10%, and flights by 9%, due to the return of three Boeing 747-400's to their fleet, which had been parked previously.

- With similar increases in both passenger-kilometres and capacity, Air Canada maintained a load factor (passenger- kilometres divided by available seat-kilometres) of 67%, the same as

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les statistiques d'exploitation pour le deuxième trimestre de 1992 indiquent que les transporteurs aériens canadiens ont connu un redressement, du moins au niveau des activités effectuées. Le nombre de passagers transportés sur les services réguliers ont augmenté de 7%, alors que le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 13%, par rapport à la même période de 1991.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, et ce pour la première fois depuis le premier trimestre de 1990, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse trimestrielle (d'au moins un pourcent) du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Après deux années de baisses quasi soutenues des activités, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers des transporteurs aériens canadiens au cours du deuxième trimestre de 1992 était de 8% au-dessous du sommet atteint au deuxième trimestre de 1990. Le nombre de passagers transportés au cours du deuxième trimestre de 1992 était de 11% au-dessous de celui atteint au cours du deuxième trimestre de 1990.

- Chacun des principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et leurs réseaux de transporteurs affiliés ont déclaré des hausses du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Ces augmentations se chiffraient à 11% pour les affiliés d'Air Canada, à 19% pour les partenaires de Canadien, et à 14% pour Air Canada et LACI. Pour les deux trimestres précédents, les partenaires de Canadien avaient déclaré une augmentation d'environ 35%, due, en grande partie, à une augmentation de nouvelles activités dans leur système.

- En ce qui a trait aux sièges-kilomètres disponibles, les pourcentages de variation ont varié fortement entre les principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés au cours du deuxième trimestre de 1992. Air Canada a déclaré une augmentation de 15% pour les sièges-kilomètres disponibles, alors que LACI a déclaré une baisse de 1%. Le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a déclaré une augmentation de 6% du nombre de sièges-kilomètres réalisés, alors que les partenaires de Canadien ont déclaré une hausse de 3%. Air Canada a déclaré que la capacité de leur parc aérien s'est accrue de 10%, et leurs vols de 9%. Ces hausses s'expliquent par le retour de trois Boeing 747-400's dans leur parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.

- Avec des augmentations similaires à la fois pour les passagers-kilomètres et pour la capacité, Air Canada a maintenu un coefficient de remplissage (passagers-kilomètres divisés par sièges-kilomètres disponibles) de

the second quarter of 1991, but lower than the 70% which was more typical of previous years. CAIL increased its load factor from 59% in the second quarter of 1991, to 68% in the second quarter of 1992.

Financial Data

- Although passenger-kilometres on both scheduled and charter services were up significantly, revenues from these operations were not. Revenues from scheduled passenger services reported by Canadian air carriers decreased by 1% from the second quarter of 1991. Revenue from charter passenger services were up by 1%, but this was well below the 7% increase in charter passenger- kilometres.

- Total passenger revenue on scheduled services reported by the two families of air carriers (Air Canada, CAIL and their affiliates) did not change, despite an increase of 14% in passenger-kilometres flown. The only member of this group to report a noticeable change in total passenger revenue was the CAIL affiliates. This group had substantial structural changes to its operations since the second quarter of 1991. These included the addition of the transborder routes previously flown by Air Toronto in the Air Canada family, and the addition of Inter-Canadien, an affiliate carrier operating mostly in Quebec.

- The operating loss by Canadian air carriers jumped by 197% from $23 million in the second quarter of 1991, to $67 million in the second quarter of 1992. Air Canada's operating loss increased from $23 million to $84 million. While Air Canada's operating revenue dropped by $10 million, its operating expenses increased by $50 million.

- Once again tax provisions affected the industry net income substantially in the second quarter of 1992. In this quarter, Canadian Level I air carriers received a $0.5 million tax refund, while in the second quarter of 1991, they received a $36 million tax refund. The net loss of the Level I air carriers in the second quarter of 1992 was $162 million, compared to $67 million in the same quarter of 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the second quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by 2%, while the discount fare index fell by nearly 13%. For international markets, the discount fare index decreased by approximately 7%, while the economy fare index showed little change from the previous year.

67%, le même que celui observé au deuxième trimestre de 1991. Ceci était cependant inférieur au niveau de 70% observé au cours des années antérieures. LACI a augmenté son coefficient de remplissage de 59% au deuxième trimestre de 1991 à 68% au deuxième trimestre de 1992.

Données financières

- Bien que les passagers-kilomètres pour les services réguliers et les services d'affrètement aient augmenté de façon importante, les recettes pour ces activités n'ont pas augmentées. Les recettes-passagers déclarées pour les services réguliers par les transporteurs aériens canadiens ont diminué de 1% par rapport au deuxième trimestre de 1991. Les recettes-passagers pour les services d'affrètement ont augmenté de 1%, mais cette hausse était bien au-dessous de la hausse de 7% enregistrée pour les passagers-kilomètres des services d'affrètement.

- Il n'y a eu aucun changement dans le total des recettes-passagers générées par les services réguliers des deux groupes de transporteurs aériens (Air Canada, LACI et leurs affiliés), malgré une augmentation de 14% du nombre de passagers-kilomètres réalisés. Le seul membre de ce groupe à avoir déclaré un changement perceptible pour le total des recettes-passagers est le réseau des affiliés de LACI. Ce groupe a subi des changements structurels considérables dans leurs activités depuis le deuxième trimestre de 1991. Ceux-ci comprennent l'addition de routes transfrontalières, lesquelles étaient desservies auparavant par Air Toronto du réseau d'affiliés d'Air Canada, et par l'addition d'Inter-Canadien, un transporteur affilié qui exploitait la majorité de ses services au Québec.

- Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont grimpé de 197%, soit de $23 millions au deuxième trimestre de 1991 à $67 millions au deuxième trimestre de 1992. Les pertes d'exploitation d'Air Canada ont augmenté de $23 millions à $84 millions. Quoique les recettes d'exploitation d'Air Canada aient diminué de $10 millions, ses dépenses d'exploitation ont augmenté de $50 millions.

- De nouveau, les provisions pour l'impôt ont affecté fortement le revenu net de l'industrie au deuxième trimestre de 1992. Au cours de ce trimestre, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont reçu un remboursement d'impôt de $0.5 million, alors qu'au deuxième trimestre de 1991, ils ont eu un remboursement d'impôt de $36 millions. La perte nette des transporteurs aériens de niveau I s'est chiffrée à $162 millions au cours du deuxième trimestre de 1992 comparativement à $67 millions au cours du même trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de 2% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de près de 13%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 7%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré peu de changement par rapport à l'année précédente.

- During the second quarter of 1992, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 64% in 1991. In international markets, nearly four out of every five (78%) scheduled passengers flew on discount fares.

- The increase in the use of discount fares in the domestic sector occurred in almost all provinces, Saskatchewan alone posting a decline of less than one percentage point. The largest increases were in Alberta and in British Columbia and the territories.

- During the second quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was $172, down 9% from a year earlier. The average fare paid by international passengers was $335, down 5% relative to a year earlier.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% en 1991. Dans les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) ont voyagé à tarif réduit.

- L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée dans toutes les provinces, à l'exception de la Saskatchewan qui a enregistré une baisse inférieure à un point de pourcentage. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta et en Colombie-Britannique et les territoires.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $172, une baisse de 9% par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de $335, en baisse de 5% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Air Fare Indexes Versus Average Air Fares

by Bradley Snider

The Fare Analysis Unit produces and publishes both average air fares and air fare indexes. These seem to measure the same thing, but they measure the price of flying in two different ways.

The average air fare is simply the carriers' total revenue divided by the total number of passengers as measured by coupon origin and destination. Any increase in the amount passengers are paying per flight will cause the average fare to rise. This could be for two reasons: either the price of the same ticket has gone up (an absolute price rise) or the passengers could be buying longer and more expensive flights. How can you tell? This is where the price index is used. It weights the air fares according to a "basket" of fares bought in the base year, in this case 1983. (However, all fare indexes presented in this study were converted from a 1983 time base to a 1986 time base.) The air fares are adjusted to reflect the pattern of tickets bought and distances flown in the base year. The index thus attempts to measure true changes in the price of air travel, and is not confounded with changes in consumer buying patterns.

Études spéciales

Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens

de Bradley Snider

L'unité de l'analyse des tarifs produit et publie des données sur les tarifs aériens moyens ainsi que sur les indices des tarifs aériens. Ces deux indicateurs semblent mesurer la même chose; toutefois, ils mesurent le prix de vol de deux manières distinctes.

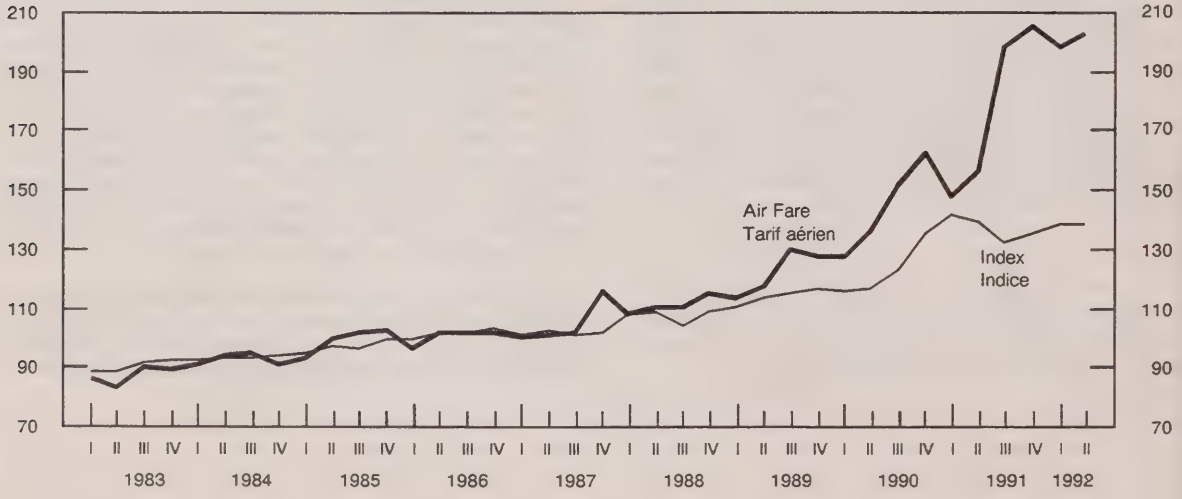
Le tarif aérien moyen représente le revenu total des transporteurs aériens divisé par le nombre total des passagers, tel que mesuré par les coupons d'origine et de destination. Toute augmentation dans le montant que les passagers doivent payer pour un vol va entraîner une augmentation dans le tarif moyen. Cette augmentation pourrait être l'effet de deux causes: soit que le prix du même billet ait augmenté (une hausse absolue du prix), soit que les passagers aient acheté des billets pour des voyages de plus longue distance et plus dispendieux. Comment peut-on distinguer entre les deux causes? Pour ce faire, on utilise l'indice des tarifs aériens. Celui-ci pondère les tarifs aériens selon "un panier" de tarifs achetés au cours de l'année de base, à savoir l'année 1983, dans le cas présent. (Cependant, tous les indices des tarifs présentés dans cette étude ont été convertis de la période de base 1983 à la période de base 1986.) Les tarifs aériens sont ajustés pour refléter la tendance des billets achetés et les distances parcourues au cours de l'année de base. Alors, l'indice tente de mesurer les changements absolus du prix des voyages aériens et ne doit pas être confondu avec les changements dans les tendances du marché.

Figure 1

International Economy Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 1

Tarif économique international : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



The graph of average international economy fare and the international economy fare index for the period first quarter of 1983 to second quarter of 1992 illustrates this point (see Figure 1).

In the Figure 1, the average international economy air fare has been re-based so that 1986 = 100. (This is done by dividing the average fare of each quarter by the 1986 average fare). This allows the trends in the average fare and in the index to be compared. By the end of 1991, the average fare reaches 203, or over twice the average in the year 1986. The index however, rises less steeply than the average fare and reaches only 135 at the end of 1991, or an increase of only 35.0% over the five year period. The absolute or real price rise has been only 35.0%, or 6.2% per year. The average air fare however has risen by 103.0%, or a 15.0% per year increase.

Text table 1 shows that the average international economy fare in the fourth quarter of 1991 reached $662, compared to $327 in the same quarter of 1986. A reasonable conclusion in the absence of other data might be that prices had doubled in five years since 1986. This is where you would use the air fare index.

A better interpretation of events than that previously offered for the doubling of average air fares, is that it is not a simple price rise of 103.0%, but rather, customers are buying more international travel and flying further than they used to. An examination of the international economy fare basis data showed that the average distance travelled per passenger had nearly doubled between 1986 and the end of 1991.

When the domestic economy price index is compared with the international economy price index, further light is shed. (see Figures 1 and 2).

In the five years since 1986, the domestic economy fare index has risen to 155.8, or an absolute price increase of 56.0%. The increase in the international economy index of only 35.0% means that international travel has become more of a bargain relative to domestic travel, thus stimulating customers to buy more international flights and to fly further.

The 103.0% increase in average international economy air fares over five years from 1986 is not the result of a simple price rise, but is instead the result of cheaper international prices relative to domestic fares, which encourage international travel.

The air fare index, which re-weights sampled air fares to a consistent "basket" of air fares typical of the base year, allows this analysis to be made based on a comparison of absolute changes in absolute price level.

La figure 1 montre les différences entre le tarif économique international moyen et l'indice du tarif économique international pour la période du premier trimestre de 1983 au deuxième trimestre de 1992.

Dans cette figure, le tarif aérien économique international moyen a été converti de sorte que le tarif de 1986 = 100. (La conversion fut obtenue en divisant le tarif moyen de chaque trimestre par le tarif moyen de 1986). Ainsi les tendances du tarif moyen et de l'indice du tarif peuvent être comparées. À la fin de 1991, le tarif moyen a atteint 203, soit un peu plus du double de celui obtenu en 1986. Cependant, l'indice s'est accru moins rapidement que le tarif moyen pour atteindre seulement 135 à la fin de 1991, soit une augmentation de seulement 35.0% au cours d'une période de cinq ans. La hausse absolue ou réelle du prix des voyages aériens a été de seulement 35.0% ou de 6.2% par année. Par contraste, le tarif aérien moyen a augmenté de 103.0% ou de 15.0% par année.

Le tableau explicatif 1 montre que le tarif économique international moyen a atteint $662 au cours du quatrième trimestre de 1991, par rapport à $327 au cours du même trimestre de 1986. On pourrait conclure de façon raisonnable, d'autres données n'étant pas disponibles pour des fins de comparaison, que les prix ont doublé en cinq ans depuis 1986. L'indice du tarif aérien nous permet de vérifier cette conclusion.

Dans ce contexte, on pourrait offrir une meilleure interprétation que celle offerte antérieurement pour le doublement des tarifs aériens moyens. Les prix n'ont pas subi une simple augmentation de 103.0%, mais plutôt les passagers ont acheté plus de billets pour des voyages internationaux et ils ont effectué des voyages plus longs qu'autrefois. Un examen des données sur la base tarifaire pour les tarifs économiques internationaux a révélé que la distance moyenne parcourue par chaque passager a presque doublé entre 1986 et la fin de 1991.

Lorsque l'indice des tarifs économiques intérieurs est comparé à l'indice des tarifs économiques internationaux, le contraste entre les tarifs aériens moyens et l'indice des prix s'éclaircit davantage.

L'indice des tarifs économiques intérieurs a augmenté, en termes absolus, de 56.0% en cinq ans depuis 1986, pour atteindre 155.8. L'augmentation de l'indice des tarifs économiques internationaux de seulement 35,0% signifie que les voyageurs internationaux ont obtenu des prix plus avantageux que les voyageurs intérieurs, ce qui les a encouragé à acheter plus de billets sur des vols internationaux et sur de plus longues distances.

L'augmentation de 103.0% des tarifs aériens économiques internationaux moyens entre 1986 et 1991 n'est pas le résultat d'une simple hausse des prix, mais plutôt le résultat de prix internationaux moins chers que les prix intérieurs, ce qui a encouragé les voyages internationaux.

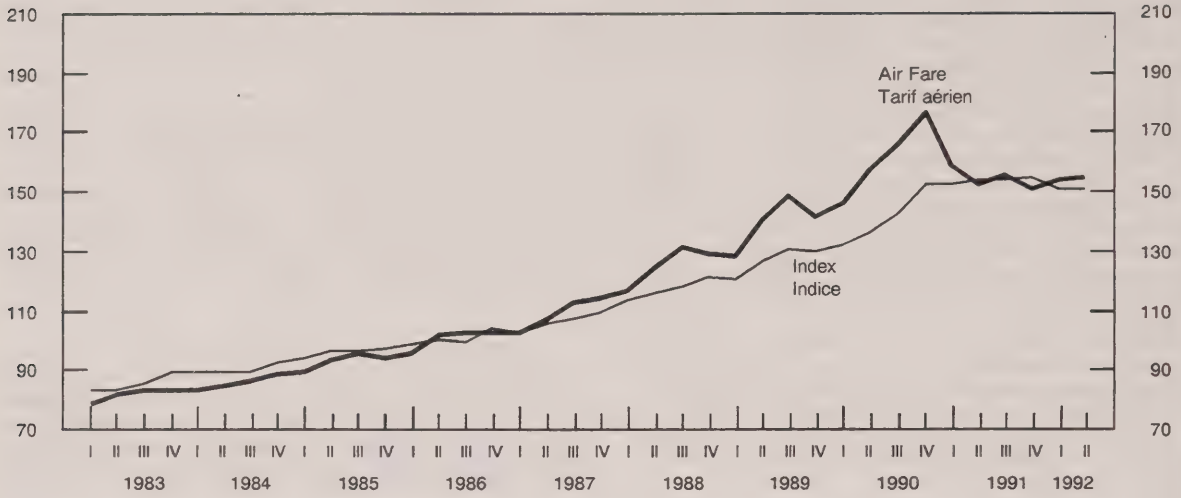
L'indice des tarifs aériens qui re-pondère les tarifs aériens échantillonnés selon un "panier" fixe de tarifs aériens semblable à celui de l'année de base a permis de comparer les changements absolus dans les niveaux de prix absolus.

Figure 2

Domestic Economy Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 2

Tarif économique intérieur : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



Figures 3 and 4 show the graphs of the international and domestic discount fares. The trend in average discount air fares is not readily visible in these data, but the markedly seasonal nature of both discount fares is obvious.

Like the regular economy fares, the differences between the average discount air fare and the discount fare index are due to changes in consumer buying patterns. For discount fares, the differences are seasonal in nature, instead of a long term trend. The average discount air fares show more extreme variation over a year than the discount indexes. The average discount fare peaks in the third quarter each year when demand for air travel is highest. The seasonal increase in the price index is much smaller, showing that much of the seasonal increase in average discount fares reflects seasonal travel patterns. In the third quarter, passengers take longer trips, on average, than in other quarters.

Text table 1 and Figures 1 to 4, present the complete quarterly time series for both domestic and international air-fares. Both economy[1] and discount fares are shown alongside their equivalent air fare indexes. Please note that the table contains the original unadjusted data for the average air fares.

1 *Includes business class fares.*

Les figures 3 et 4 présentent les tarifs réduits sur des vols internationaux et intérieurs. Les tendances dans les tarifs aériens réduits moyens ne sont pas facilement observables, mais le caractère saisonnier des tarifs réduits dans les deux secteurs est évident.

Comme pour les tarifs économiques réguliers, les différences entre le tarif aérien réduit moyen et l'indice du tarif aérien réduit résultent des changements dans les tendances du marché. Pour les tarifs réduits, les différences sont de caractère saisonnier, plutôt que de refléter les tendances de long terme. Au cours d'une année, les tarifs aériens réduits moyens varient d'une manière plus prononcée que les indices des tarifs réduits. Chaque année, les tarifs réduits moyens atteignent leur sommet dans le troisième trimestre alors que la demande pour les voyages aériens est plus forte. L'augmentation saisonnière de l'indice du prix est beaucoup plus petite, démontrant ainsi qu'une grande partie de l'augmentation saisonnière des tarifs réduits moyens reflètent les tendances saisonnières des voyages. Au cours du troisième trimestre, les passagers voyagent sur de plus longues distances, en moyenne qu'au cours des autres trimestres.

Le tableau explicatif 1 et les figures 1 à 4 présentent les séries chronologiques trimestrielles complètes des tarifs aériens intérieurs et internationaux. Les tarifs économiques[1] et réduits et les indices tarifaires correspondants sont présentés.

1 *Inclut les tarifs de la classe affaires.*

Figure 3

International Discount Fare: Air Fare Index and Re-based (1986 = 100) Average Fare by Quarter, 1983-1992

Figure 3

Tarif réduit international : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992

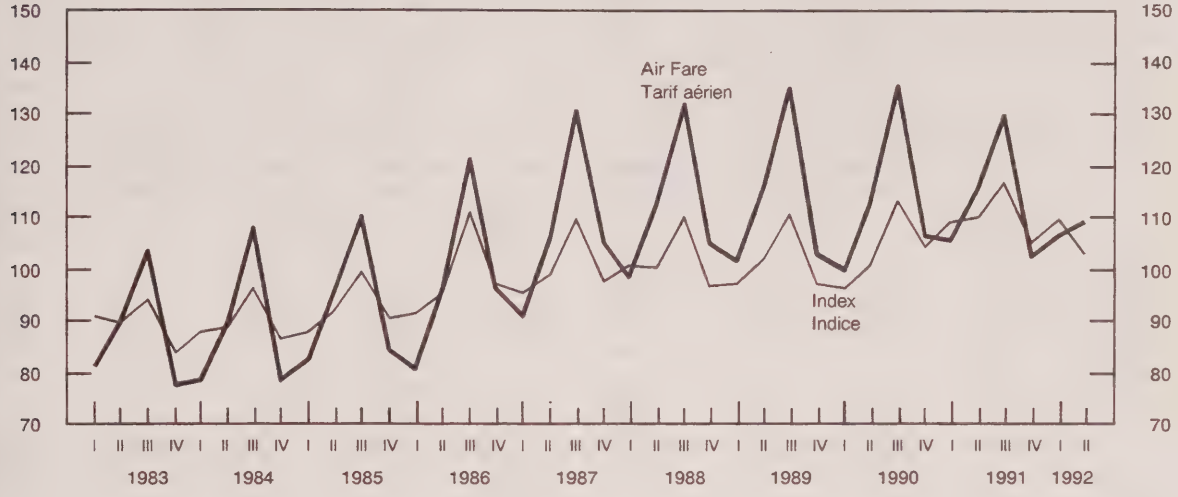
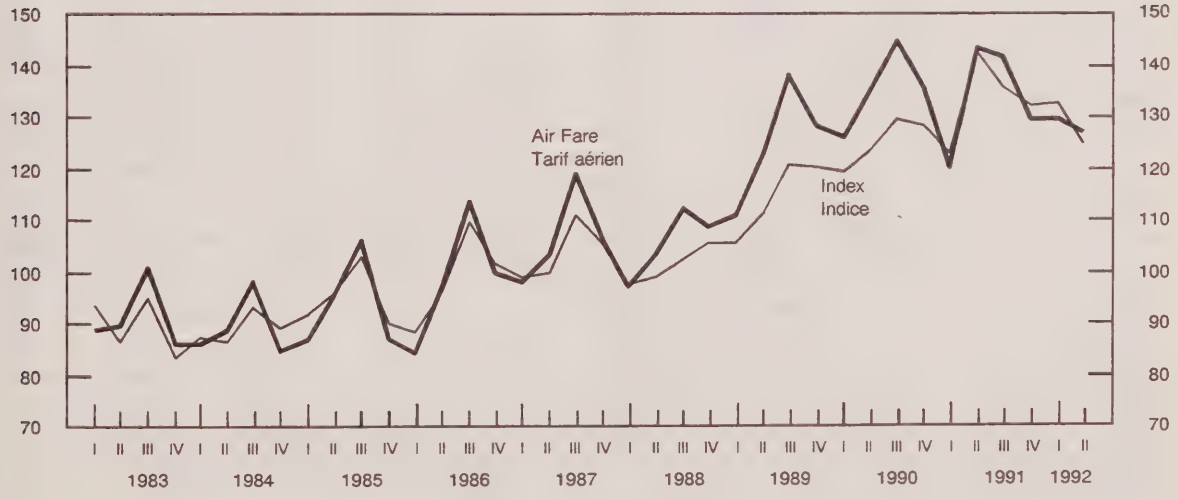


Figure 4

Domestic Discount Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 4

Tarif réduit intérieur : indice du tarif aérien et du tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



Text Table 1

Average Air Fares and Air Fare Indexes by Sector and Fare Type Group – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services, 1983-1992

Tableau explicatif 1

Tarifs aériens moyens et indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1983-1992

Year / Année	Quarter / Trimestre	Domestic – Intérieur				International			
		Economy[1] Économique		Discount Réduit		Economy[1] Économique		Discount Réduit	
		Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien
		$	1986 = 100	$	1986 = 100	$	1986 = 100	$	1986 = 100
1983	I	130.6	82.5	97.4	93.1	275.3	88.0	208.6	90.7
	II	134.7	82.7	98.1	86.0	266.8	88.3	230.7	89.0
	III	138.1	84.9	110.8	94.6	287.8	91.1	265.8	93.5
	IV	138.1	89.0	94.4	83.0	286.0	91.9	199.2	83.2
1984	I	137.6	88.7	94.5	87.1	290.1	91.7	201.1	87.4
	II	140.8	90.0	97.5	86.3	300.9	92.6	230.2	88.4
	III	143.7	89.1	107.9	92.6	304.8	92.7	277.8	96.1
	IV	147.1	92.2	93.1	88.7	291.5	93.6	201.6	86.0
1985	I	148.2	93.2	95.5	91.3	298.4	94.2	211.3	87.4
	II	154.7	95.5	104.8	95.6	320.1	96.6	245.6	91.4
	III	158.3	96.1	116.6	102.7	327.1	95.7	283.2	99.1
	IV	156.2	96.4	95.5	89.7	329.8	99.2	216.3	90.3
1986	I	158.7	97.8	92.3	87.7	308.8	98.6	207.7	90.8
	II	169.2	99.6	106.6	96.0	325.4	100.9	247.9	95.0
	III	170.4	98.9	125.1	109.5	326.8	100.9	311.6	110.5
	IV	170.4	103.7	109.6	101.4	327.3	102.8	246.9	96.7
1987	I	170.0	102.4	107.8	98.8	321.9	100.4	233.3	95.2
	II	178.1	105.2	113.6	99.5	323.3	102.2	272.7	98.6
	III	187.3	106.9	131.0	110.7	327.4	100.4	336.5	109.4
	IV	190.0	109.0	116.4	104.7	372.9	101.3	270.8	97.4
1988	I	194.5	112.8	106.5	97.2	347.9	107.2	252.9	100.4
	II	207.3	115.0	113.4	98.4	354.9	108.1	290.6	99.8
	III	218.6	117.9	123.3	102.1	355.4	103.8	340.0	109.6
	IV	215.2	120.5	119.7	105.2	369.8	108.6	270.8	96.5
1989	I	213.6	120.4	121.9	105.2	365.2	110.2	261.3	97.0
	II	234.1	126.6	135.2	111.3	376.6	113.2	299.9	101.7
	III	247.7	130.3	151.9	120.5	417.8	114.7	348.4	110.2
	IV	236.1	129.8	141.1	119.9	409.2	116.4	264.5	96.8
1990	I	244.1	131.6	138.6	119.2	409.9	115.5	256.4	95.8
	II	262.6	135.7	148.4	123.3	436.7	116.4	290.2	100.2
	III	276.8	142.0	159.2	129.3	488.7	122.7	348.9	113.1
	IV	295.1	152.2	149.2	128.2	522.2	135.1	274.4	103.9
1991	I	264.0	152.0	132.3	122.6	476.1	141.5	271.7	108.9
	II	254.9	153.6	157.8	142.6	504.0	138.7	298.1	109.7
	III	259.8	153.6	155.7	135.5	639.0	131.7	334.3	116.6
	IV	251.8	154.7	142.6	132.2	662.0	134.9	263.1	104.8
1992	I	257.3	150.8	142.8	132.4	638.2	137.8	274.3	109.2
	II	257.7	150.3	139.6	124.5	655.6	138.0	281.3	102.6

[1] *Includes business class fares.*
[1] *Inclut les tarifs de la classe affaires*

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Second Quarter 1992

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Deuxième trimestre 1992

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées.

Text Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter 1992

Tableau explicatif 2

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Deuxième trimestre 1992

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		1,035,876	807,726	3,916,155	2,750,809
Percentage change – Variation en pourcentage	%	10.2	14.0	6.7	10.4
Market Share – Part du marché	%	14.9	11.6	56.4	39.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	448 864	358 199	6 195 621	5,447 929
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	11.0	18.5	14.2	13.8
Market Share – Part du marché	%	3.8	3.0	52.5	46.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000	935 492	726 380	9 574 711	8 254 975
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	6.4	3.3	13.8	-0.3
Market Share – Part du marché	%	5.2	4.0	52.7	45.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	119,317	91,906	708,239	606,901
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.6	8.5	-1.8	2.3
Market Share – Part du marché	%	8.8	6.8	52.4	44.9
Hours Flown – Heures de vol		59,364	48,340	147,450	115,602
Percentage change – Variation en pourcentage	%	12.0	4.3	15.1	2.1
Market Share – Part du marché	%	19.1	15.5	47.4	37.1

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In the second quarter of 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for most of 1991. Also, Inter-Canadien was part of the Canadian Partners in the second quarter of 1992, while it was not during the second quarter of 1991. Therefore, there was substantial growth in the size of the Canadian network and some reduction in size for the Air Canada affiliate network.

The Air Canada family (including the major carrier) experienced increases in all categories except passenger revenue, while the Canadian family grew in each category except available seat- kilometres. The combined operations of both families, showed increases of 8.2% in passengers, 14.0% in passenger-kilometres. However, passenger revenue was virtually unchanged, compared to the second quarter of 1991.

En 1992, le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1992, le réseau de transporteurs partenaires Canadien était constitué de Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Au cours du deuxième trimestre de 1992, Ontario Express a servi les routes transfrontalières qui étaient exploitées par Air Toronto en tant que transporteur d'apport pour Air Canada pendant la plus grande partie de l'année 1991. Aussi, Inter-Canadien faisait partie des partenaires Canadien au cours du deuxième trimestre de 1992 contrairement au deuxième trimestre de 1991. Par conséquent, on a observé un accroissement substantiel de la grandeur du réseau d'affiliés de Canadien et une diminution de celui d'Air Canada.

Le groupe Air Canada (qui inclut le principal transporteur) a déclaré des augmentations dans toutes les catégories, à l'exception des recettes-passagers, alors que le groupe Canadien a enregistré des hausses dans chaque catégorie, à l'exception des sièges-kilomètres disponibles. Les opérations réunies des deux groupes ont montré des hausses de 8.2% du nombre de passagers et de 14.0% du nombre de passagers-kilomètres. Cependant les recettes- passagers étaient demeurées virtuellement inchangées par rapport au deuxième trimestre de 1991.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.122	0.106	-13.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.386	0.373	-3.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.976	0.886	-9.2
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	34 035	36 014	5.8
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.31	94.51	...

		Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.269	0.102	0.101	0.236
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.840	0.363	0.366	5.987
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.564	0.843	0.855	2.397
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	38 694	35 066	36 948	36 383
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	118.06	89.21	99.02	106.64

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1992

		1991	1992	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 929.5	27 334.1	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 357.7	12 256.3	-0.8
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	46 9976	47 5288	1.1
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 452.1	17 388.1	-0.4
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	130.1	...
– International travel – Voyages internationaux	$	88.2	..	...
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..	91.2	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1159.6	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	190.0	172.4	-9.3
– International travel – Voyages internationaux	$	351.1	334.9	-4.6
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		126.1	127.8	1.4
– Transportation – Transports		118.2	121.4	2.7
– Public transportation – Transport public		128.8	132.4	2.8
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	129.6	129.7	0.1
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		149.6	136.1	-9.0
– International travel – Voyages internationaux		116.0	108.8	-6.2
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		110.5	110.9	0.4
– Transport industry – Industrie du transport		100.6	100.4	-0.2
– Air transportation – Transport aérien		79.9	88.9	11.3
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	13.6	15.2	11.6

(s.a.) seasonally adjusted. – (dés.) désaisonnalisé.

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period April-June 1990, the per capita trip spending totalled $125 and the average spending per trip, $166. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période avril-juin 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $125 et les dépenses moyennes par voyage, $166.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, April-June 1992

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1992

		Levels I-III / Niveaux I-III			Levels I-IV / Niveaux I-IV		
		1991	1992	Change / Variation	1991	1992	Change / Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		104	104	-	279	256	-8.2
Passengers – Passagers		7 666	8 123	6.0	7 813	8 201	5.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	163 704	151 862	-7.2	169 417	156 906	-7.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 741 831	15 314 915	11.4	13 778 525	15 403 034	11.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 374 183	1 531 492	11.4	1 377 853	1 540 304	11.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		409 292	374 496	-8.5	411 318	387 474	-5.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 783 475	1 905 988	6.9	1 789 171	1 927 777	7.7
Hours flown – Heures de vol		395	420	6.3	539	528	-2.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		6 473	6 926	7.0	6 517	6 938	6.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	124 585	114 449	-8.1	125 164	114 814	-8.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 415 417	11 803 379	13.3	10 422 109	11 805 503	13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 041 542	1 180 338	13.3	1 042 211	1 180 550	13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		358 590	350 942	-2.1	358 692	351 011	-2.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 400 132	1 531 280	9.4	1 400 903	1 531 561	9.3
Hours flown – Heures de vol		290	308	6.0	298	311	4.5
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 193	1 197	0.4	1 296	1 263	-2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	39 119	37 413	-4.4	44 253	42 092	-4.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 326 414	3 511 536	5.6	3 356 415	3 597 531	7.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		332 641	351 154	5.6	335 642	359 753	7.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		50 702	23 554	-53.5	52 627	36 463	-30.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		383 344	374 708	-2.3	388 268	396 216	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		104	112	7.4	155	147	-5.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	...	87	69	-20.0
Hours flown: total – Heures de vol: total		104	112	7.3	242	217	-10.3

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1992

		Domestic Inténeur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		5 636	4.4	1 220	-0.3	1 345	12.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 650	-6.5	15 033	-11.6	37 223	-8.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 014 691	11.3	1 952 396	-2.1	7 435 947	16.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		601 469	11.3	195 240	-2.1	743 595	16.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		131 823	-1.6	32 875	-21.8	222 776	-5.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		733 292	8.7	228 114	-5.5	966 371	10.7
Hours flown – Heures de vol		426	-1.6	48	3.4	54	-10.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 193	5.4	875	-0.3	870	22.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	69 450	-12.4	9 120	-24.3	36 244	7.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 505 770	10.0	1 172 910	-5.8	5 126 823	22.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		550 577	10.0	117 291	-5.8	512 682	22.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		105 139	-8.4	27 482	-25.2	218 390	5.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		655 716	6.6	144 773	-10.3	731 072	17.1
Hours flown – Heures de vol		240	4.7	34	-2.3	37	10.2
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		443	-5.5	345	-0.2	475	-1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	35 200	7.8	5 912	19.5	979	-85.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		508 922	27.5	779 486	4.2	2 309 124	4.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		50 892	27.5	77 949	4.2	230 912	4.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		26 684	38.4	5 393	2.0	4 387	-84.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		77 576	31.0	83 341	4.0	235 299	-5.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		121	-5.8	12	0.8	15	-2.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		65	-13.8	2	...	2	-81.2
Hours flown: total – Heures de vol: total		186	-8.8	14	20.9	17	-36.3

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 529	5 915	7.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 691	99 276	-5.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 426 463	11 810 896	13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 042 646	1 181 090	13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		349 805	344 037	-1.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 392 451	1 525 126	9.5
Hours flown – Heures de vol		190	205	7.8
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 258	5 633	7.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 370	98 906	-5.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 774 427	11 149 734	14.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 757 213	16 840 077	6.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	62.03	66.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		977 443	1 114 973	14.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		348 956	342 781	-1.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 326 398	1 457 755	9.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 377 926	2 561 310	7.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	55.78	56.91	...
Hours flown – Heures de vol		181	196	8.1
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		271	281	3.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	321	370	15.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		652 035	661 162	1.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		65 204	66 116	1.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		849	1 256	47.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		66 052	67 372	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		9	9	1.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		9	9	1.5

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		422	2 992	2 099	402
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 144	58 736	38 434	962
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		162 625	6 060 215	5 413 977	174 079
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		16 262	606 022	541 398	17 408
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		495	196 759	146 482	301
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		16 758	802 780	687 880	17 709
Hours flown – Heures de vol		23	91	72	18
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		417	2 880	1 943	393
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 144	58 480	38 321	962
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		151 001	5 746 757	5 089 731	162 246
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		336 593	8 639 220	7 528 595	335 669
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	44.86	66.52	67.61	48.34
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		15 100	574 676	508 973	16 225
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		495	195 721	146 264	301
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		15 595	770 396	655 237	16 525
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		67 319	1 331 488	1 115 619	46 884
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	23.17	57.86	58.73	35.25
Hours flown – Heures de vol		23	88	67	17
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		5	112	156	9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	256	113	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 624	313 458	324 246	11 833
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 162	31 346	32 425	1 183
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 038	217	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 162	32 384	32 642	1 183
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	3	5	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	3	5	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1992

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	65	62	-4.6
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 387	4 365	82.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	6	8	33.3
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 758	1 780	1.3
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	332	33	-90.1
Quebec – Québec	17 740	5 326	-70.0
Ontario	6 388	3 703	-42.0
Manitoba	4 055	4 008	-1.2
Saskatchewan	2 331	824	-64.7
Alberta	8 969	10 920	21.8
British Columbia – Colombie-Britannique	25 358	27 140	7.0
Yukon	1 949	1 019	-47.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	5 680	7 450	31.2
Total	76 953	66 576	-13.5
International	11 393	4 443	-61.0
Total	88 346	71 019	-19.6

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1992

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1992

	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 511 454	1 499 062	-0.8
– Passengers – Passagers	1 358 000	1 351 412	-0.5
– Goods – Marchandises	153 455	147 650	-3.8
Charter services – Services d'affrètement	218 310	221 435	1.4
– Passengers – Passagers	198 953	201 359	1.2
– Goods – Marchandises	19 357	20 076	3.7
Other flying services – Autres services aériens	4 495	4 091	-9.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	969	1 018	5.1
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	48 537	45 902	-5.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 783 765	1 771 508	-0.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 084	15 537	-18.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	623 824	607 992	-2.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	211 219	198 121	-6.2
General services and administration – Services généraux et administration	869 186	931 444	7.2
Depreciation – Dépréciation	83 130	85 655	3.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 806 442	1 838 749	1.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(22 677)	(67 241)	196.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(6 390)	(2 701)	-57.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	25 215	14 018	-44.4
Interest expenses – Intérêts versés	95 205	99 213	4.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(163)	(7 055)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(76 544)	(94 951)	24.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(99 221)	(162 192)	63.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(36 229)	1 686	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(62 993)	(163 878)	160.2

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

	Total		
	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 322 712	1 310 676	-0.9
– Passengers – Passagers	1 187 939	1 182 881	-0.4
– Goods – Marchandises	134 772	127 795	-5.2
Charter services – Services d'affrètement	36 454	40 208	10.3
– Passengers – Passagers	36 315	40 048	10.3
– Goods – Marchandises	139	160	15.1
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 878	31 100	-10.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 394 043	1 381 984	-0.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 282	10 367	-22.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	449 070	430 232	-4.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	143 888	127 312	-11.5
General services and administration – Services généraux et administration	758 225	823 466	8.6
Depreciation – Dépréciation	68 053	70 833	4.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 432 518	1 462 210	2.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(38 475)	(80 226)	108.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(6 226)	(3 071)	-50.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	23 531	13 458	-42.8
Interest expenses – Intérêts versés	81 921	84 926	3.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	308	(7 979)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(64 308)	(82 518)	28.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(102 783)	(162 745)	58.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(35 795)	(561)	-98.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(66 988)	(162 184)	142.1

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	42 024	660 030	568 473	40 150
– Passengers – Passagers	40 617	588 921	514 994	38 348
– Goods – Marchandises	1 406	71 109	53 478	1 801
Charter services – Services d'affrètement	947	17 102	19 854	2 305
– Passengers – Passagers	947	16 942	19 854	2 305
– Goods – Marchandises	-	160	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	211	13 875	16 099	915
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	43 182	691 007	604 426	43 369
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	840	6 682	2 722	122
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	12 370	212 091	191 538	14 233
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 036	76 876	37 894	6 507
General services and administration – Services généraux et administration	15 852	436 922	353 733	16 958
Depreciation – Dépréciation	1 479	42 003	24 505	2 847
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	36 577	774 574	610 392	40 667
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	6 605	(83 567)	(5 966)	2 702
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	(328)	(2 744)	--
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	122	11 446	1 772	118
Interest expenses – Intérêts versés	7 447	48 939	24 874	3 666
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(7 965)	(14)	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 325)	(45 786)	(25 860)	(3 548)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(719)	(129 353)	(31 827)	(846)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(226)	(427)	315	(223)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(493)	(128 926)	(32 142)	(623)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1992

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 063	5 928	-2.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	122 644	121 096	-1.3
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 063	7 746	-3.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 545	69 268	7.3
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 212	3 010	-6.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	35 830	30 898	-13.8
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 188	8 569	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	93 596	94 106	0.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 843	15 923	-5.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	146 772	148 243	1.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 739	6 262	-7.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	60 026	66 050	10.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 108	47 438	-5.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	523 414	529 660	1.2
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	980 355	1 011 506	3.2
Cost – Coût	$ '000	265 960	256 131	-3.7
Gasoline – Essence	L '000	7 016	10 020	42.8
Cost – Coût	$ '000	4 386	4 534	3.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	175	209	19.6
Cost – Coût	$ '000	1 190	1 474	23.8
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	90	86	-3.6
Cost – Coût	$ '000	209	158	-24.5

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	3 457	279	1 611	1 305	262
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	93 355	4 010	44 701	41 620	3 024
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 174	195	3 083	2 666	230
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	60 548	1 652	28 778	28 925	1 193
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 254	79	162	890	123
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	16 022	761	4 066	10 286	910
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 836	237	2 948	3 412	239
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	77 816	2 506	35 310	38 044	1 956
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 599	310	7 441	6 510	338
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	140 185	2 184	74 959	61 367	1 674
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	6 053	16	4 461	1 576	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	64 886	169	51 263	13 454	-
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	38 373	1 116	19 706	16 359	1 192
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	452 812	11 283	239 077	193 696	8 756
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	802 265	19 457	421 294	341 495	20 019
Cost - Coût	$ '000	195 002	5 620	98 200	85 355	5 826
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	72	4	16	48	4
Cost - Coût	$ '000	390	23	93	251	24
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the second quarter of 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) was 136.1, down 9.0% from the second quarter of 1991. A sharp 12.7% fall in the discount fare index, from 142.6 to 124.5, added to a 2.1% decrease in the economy fare index[1], from 153.6 to 150.3 largely explained this decrease. This is the second consecutive quarter that the domestic economy fare index has shown a year to year decrease.

The domestic economy fare indexes fell in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors of the country. The 3.0% drop in the North was greater than the 1.9% southern decrease. In contrast, while the southern discount fare index fell sharply by 13.0% over the previous year, the northern discount index decreased by only 4.9%, the third consecutive decrease relative to the previous year.

In international markets, the air fare index fell by 6.2%, from 116.0 to 108.8. This followed from a 6.5% decrease in the international discount fare index. The economy fare index showed little change from the previous year, decreasing by 0.5%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1992, 68.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 4.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the ninth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.6%, up from 69.6% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the second quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 69.0% of the traffic during the second quarter of 1992, up from 65.1% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.7 percentage points (70.5% to 73.2%) during this period. In contrast, for northern services, 52.0% of passenger traffic (representing 56.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1991, the corresponding figures were 41.5% for passengers and 45.3% for passenger-kilometres.

[1] *Includes business class fares.*

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du deuxième trimestre de 1992, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) a atteint 136.1, en baisse de 9.0% par rapport au deuxième trimestre de 1991. Une forte diminution de 12.7% dans l'indice des tarifs réduits, de 142.6 à 124.5, a ajouté à une diminution de 2.1% dans l'indice des tarifs économiques[1], de 153.6 à 150.3 expliquant fortement cette diminution. C'est la deuxième fois consécutive qu'on observe une diminution dans l'indice des tarifs économiques sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs économiques intérieurs ont diminué pour le secteur sud (déréglementé) ainsi que pour le secteur nord (réglementé). La baisse de 3.0% dans le secteur nord a excédé la baisse de 1.9% dans le secteur sud. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a diminué fortement de 13.0% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a diminué de seulement 4.9%, la troisième baisse consécutive par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 6.2%, de 116.0 à 108.8. Ceci était le résultat d'une diminution de 6.5% dans l'indice des tarifs réduits internationaux. L'indice des tarifs économiques a montré peu de changement par rapport à l'année précédente, diminuant de 0.5%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1992, 68.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 4.4 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la neuvième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 69.6% en 1991 à 72.6% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 69.0% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 65.1% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2.7 points de pourcentage (70.5% à 73.2%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 52.0% du trafic de passagers (représentant 56.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 41.5% et 45.3% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1991.

[1] *Inclut les tarifs de la classe affaires.*

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1991 II**	149.6	153.6	142.6
	III	145.6	153.6	135.5
	IV	144.3	154.7	132.2
	1992 I	141.1	150.8	132.4
	II	136.1	150.3	124.5
Southern services – Services secteur sud	1991 II	149.8	153.6	143.0
	III	145.8	153.7	135.9
	IV	144.5	154.8	132.6
	1992 I	141.7	151.0	132.6
	II	136.5	150.7	124.4
Northern services – Services secteur nord	1991 II	142.8	151.5	130.8
	III	138.7	149.3	123.5
	IV	137.7	150.9	118.6
	1992 I	132.4	148.5	126.3
	II	130.8	146.9	124.4
International	**1991 II**	116.0	138.7	109.7
	III	118.3	131.7	116.6
	IV	111.4	134.9	104.8
	1992 I	114.1	137.8	109.2
	II	108.8	138.0	102.6

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

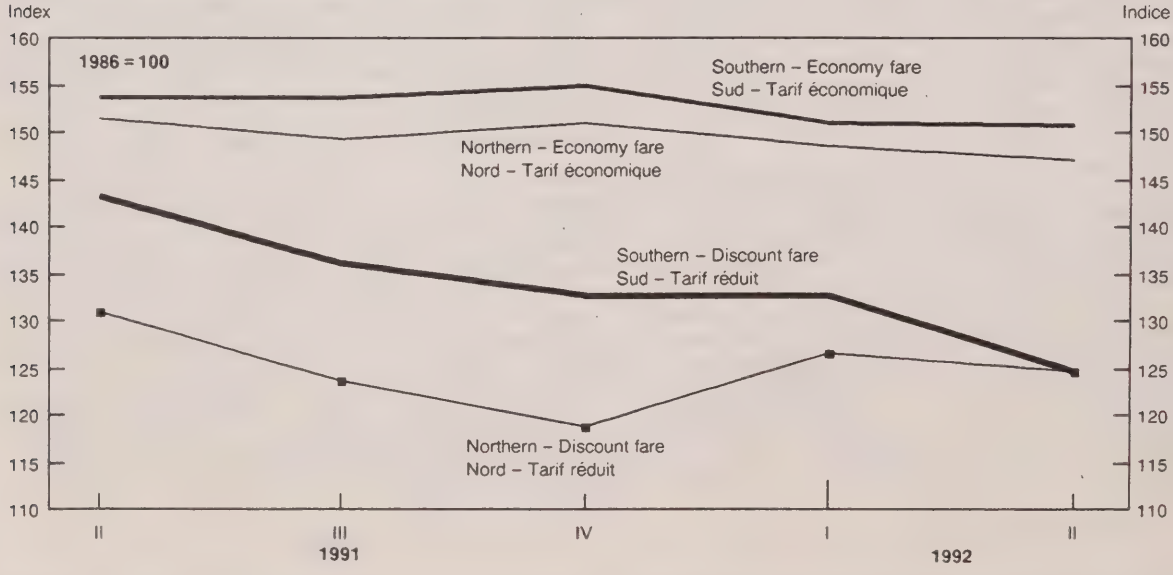


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	0.1*	3.9	5.8	28.4	21.2	63.8	68.2	3.7	4.8
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.1*	4.1	6.1	26.7	19.8	65.1	69.0	3.8	5.0
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	1.7	3.9	35.4	28.1	59.5	64.0	3.3	3.9*
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1*	6.6	8.2	17.8	12.1	70.8	73.7	4.4	6.0
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.5*	0.5*	57.0	46.6	41.5	52.0	0.9	0.9
International	0.7	0.3	6.1	6.2	15.2	7.3	70.0	77.7	8.0	8.4

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.4	0.1*	6.7	8.2	19.3	13.5	69.6	72.6	4.0	5.6
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1*	6.9	8.4	18.0	12.6	70.5	73.2	4.2	5.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	2.0	4.2	32.9	25.6	61.8	66.1	3.2	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.1*	7.9	9.3	14.8	10.0	72.4	74.5	4.4	6.1
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.7*	0.7*	53.1	42.1	45.3	56.4	1.0	0.8
International	0.9	0.4	8.3	6.9	7.7	6.4	74.9	78.3	8.3	7.9

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	6.0	4.5	27.2	23.3	64.6	69.2	2.2	3.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	**	5.4	7.2	23.9	18.1	66.5	69.1	3.9	5.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2	**	2.9	7.5	27.9	20.1	64.9	67.2	4.2	5.2
Ontario	0.4	0.1*	4.8	7.8	23.6	16.3	67.0	69.6	4.2	6.2*
Manitoba	0.1	**	3.9	6.1	27.7	21.7	64.3	66.8	4.0	5.3
Saskatchewan	0.2*	**	2.3	3.5	23.9	23.4	70.5	69.6	3.2	3.4
Alberta	0.2	--*	3.8	4.5	34.1	25.5	59.4	66.4	2.6	3.5
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.2	0.1*	3.3	3.9	31.9	24.6	61.0	67.6	3.6	3.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	3.9	5.8	28.4	21.2	63.8	68.2	3.7	4.8

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 73.7% of passenger volume and 74.5% of passenger-kilometres; this compared with 64.0% and 66.1% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73.7% du volume de passagers et 74.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64.0% et 66.1%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	Change / Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	263	285	8.3	"	"	2.2	2.5	34.7	27.0	60.6	67.7	2.3	2.7"
Edmonton[1]	113	106	-6.3	"	"	0.6	0.9	56.9	50.1	41.1	48.0	1.4"	1.0
Halifax	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal[2]	204	205	0.7	0.2"	"	2.1	7.5	28.7	20.7	65.1	67.4	3.9	4.3
Ottawa	134	143	6.2	"	"	2.6	7.2	37.3	26.4	55.9	58.5	3.8	"
Regina	33	41	24.6	"	-	"	"	28.7"	33.5	67.7	64.1	2.9	1.8"
Saskatoon	34	39	13.7	"	"	"	0.5"	29.3"	33.3	67.1	64.5	2.7	1.6"
Toronto	345	359	3.9	0.2"	0.1"	2.0	6.8	31.1	21.9	62.5	65.0	4.2	6.2"
Vancouver	287	310	8.0	"	"	1.8	2.1	35.9	28.1	58.9	66.2	3.3	3.5
Winnipeg	31	30	-2.4	-	"	0.7	1.3	42.5	48.5	54.7	48.1	2.1"	2.1"
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	131	153	16.5	0.6	"	9.2	10.2	15.4	9.9	71.5	73.8	3.4	6.0"
Edmonton[1]	145	159	9.7	0.4"	"	5.2	6.2	23.2	15.5	67.6	73.6	3.6	4.7
Halifax	136	150	10.5	0.3"	"	5.4	7.2	23.9	18.1	66.5	69.1	3.9	5.6
Montréal[2]	80	92	14.9	"	"	5.5	8.1	21.7	15.5	67.7	69.2	4.9	7.1
Ottawa	68	79	16.7	"	0.1"	9.2	10.6	23.7	16.7	62.3	67.7	4.6	5.0
Regina	28	30	6.5	"	"	3.7	7.2	16.8	9.7	75.6	77.6	3.8	5.4"
Saskatoon	30	33	10.6	"	"	4.8	7.6	14.4	9.9	76.7	76.5	3.9"	6.1"
Toronto	530	615	16.0	0.6	0.1"	7.0	8.6	14.7	10.3	73.4	74.9	4.3	6.2
Vancouver	285	340	19.3	0.5	0.1"	7.7	8.6	15.8	10.5	70.8	74.9	5.2	5.9
Winnipeg	152	163	7.3	0.1	"	4.8	7.3	22.2	14.2	68.3	72.1	4.6	6.3

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For " and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour " et ", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the proportion of discount fares during the second quarter of 1992 compared to 1991, can be attributed to one principal factor. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1992 par rapport à 1991 peut être attribuée à un principal facteur: Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	**	...	206.1	-2.5	138.6	-6.4	93.3	-10.4	91.3*	7.3
Edmonton[1]	**	...	104.9	-12.3	123.8	-3.2	81.3	-8.2	65.1	6.9
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal[2]	**	...	205.9	4.5	175.2	-3.6	119.1	-7.4	73.4	-12.4
Ottawa	**	...	178.4	9.6	148.9	-1.8	103.0	-1.6	**	...
Regina	-	...	**	...	170.8	-6.6	102.2	-20.2	85.7*	0.8
Saskatoon	**	...	118.0*	...	168.6	-4.0	94.6	-23.0	71.4*	-16.9
Toronto	200.8*	-7.8	201.6	9.5	167.1	-3.2	113.7	-5.5	90.6*	3.9
Vancouver	**	...	204.2	-2.5	146.5	-8.2	88.1	-3.3	74.0	-4.1
Winnipeg	**	...	189.4	-16.7	208.5	-5.5	118.5	-7.5	101.5*	-8.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	**	...	556.5	-2.8	429.5	2.1	191.1	-16.7	230.1*	0.7
Edmonton[1]	**	...	455.6	-5.4	332.0	0.4	160.6	-13.9	194.4	-2.4
Halifax	**	...	304.0	-4.2	253.1	-6.7	126.8	-13.9	154.3	-2.9
Montréal[2]	**	...	549.4	-7.3	371.3	-2.5	195.5	-15.3	214.7	1.5
Ottawa	694.4*	18.7	520.9	-5.2	393.5	-0.6	196.9	-13.2	251.8	-5.7
Regina	**	...	420.6	-7.3	374.7	-3.0	155.6	-17.8	187.9*	3.8
Saskatoon	**	...	434.0	-5.3	366.7	-4.1	160.7	-12.0	160.1*	-11.9
Toronto	655.5*	-7.8	523.4	-4.5	371.0	-4.1	176.9	-16.6	189.8	-12.4
Vancouver	733.5*	-9.3	612.1	-2.3	405.7	1.6	195.1	-15.2	230.3	-5.1
Winnipeg	**	...	374.5	-3.6	331.2	-2.0	149.9	-12.4	167.4	0.6

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

International Sector

During the second quarter of 1992, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, nearly four out of every five (77.7%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 7.7 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de quatre passagers sur cinq (77.7%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 7.7 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied very little from one province to another, from 66.4% for Alberta to 69.6% for both Ontario and Saskatchewan (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 68.2%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario and Saskatchewan did not mean that residents in those provinces were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all posting increases except for Saskatchewan, which posted a decline of 0.9 percentage point. The largest increases were in Alberta (7.0 percentage points) and British Columbia and the territories (6.6 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the second quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in six of the selected Canadian cities. The gains ranged from 2.3 percentage points in Montréal to 7.3 percentage points in Vancouver. The largest decrease was from 54.7% to 48.1% in Winnipeg during this period.

For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted gains, the exception being a 0.2 point decline in Saskatoon.For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (77.6%) ranked first, followed by Saskatoon (76.5%) and both Toronto and Vancouver (74.9%). For business class fares, the leading cities were Ottawa (10.6%), Calgary (10.2%), Toronto and Vancouver (8.6%).

Average Fares

During the second quarter of 1992, domestic air fares reported by the major carriers in Canada dropped sharply from last year.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a très peu varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 66.4% en Alberta et à 69.6% en Ontario et en Saskatchewan (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 68.2%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario et en Saskatchewan, mais cela ne signifie pas que les résidents de ces provinces aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des hausses, à l'exception de la Saskatchewan qui a connu une baisse de 0.9 point. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (7.0 points de pourcentage) et en Colombie-Britannique et les territoires (6.6 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du deuxième trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans six des villes canadiennes choisies. Les hausses variaient entre 2.3 points de pourcentage à Montréal et 7.3 points de pourcentage à Vancouver. Au cours de cette période, la baisse la plus forte a été observée à Winnipeg, soit de 54.7% à 48.1%.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré un gain à l'exception de Saskatoon qui a connu une diminution de 0.2 point. En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Regina (77.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (76.5%) et de Toronto et Vancouver (74.9%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Ottawa, (10.6%), Calgary (10.2%), Toronto et Vancouver (8.6%).

Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1992, les tarifs aériens intérieurs déclarés par les principaux transporteurs au Canada ont diminué fortement par rapport à l'année dernière.

According to the fare basis data, during the second quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs amounted to $172, down 9.3% from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was $335, a decrease of 4.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Toronto where the domestic fare averaged $192; the lowest was in Regina where it averaged $156. The average domestic fare also exceeded the national level in Ottawa ($173), Vancouver ($185) and Winnipeg ($189). Fares decreased relative to a year ago in all of the ten selected cities, with decreases ranging from -15.4% in Regina to -5.0% in Ottawa.

During the second quarter of 1992, for long-haul services, business class fares decreased in all of the ten selected cities, while economy class fares decreased in seven. For short-haul trips, four cities posted decreases for business class fares, while economy fares decreased in nine cities[2] (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares fell in all cities[2] for both short-haul and long-haul trips. Saskatoon registered the most notable decrease (-23.0%) for short-haul trips. Regina (-17.8%) posted the largest decrease for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Calgary and Montréal paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips. For economy fares, Winnipeg registered a high of $209 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $430 for long-haul trips.

[2] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du deuxième trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $172, soit une baisse de 9.3% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à $335, en baisse de 4.6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $192 à Toronto et $156 à Regina. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Ottawa ($173), à Vancouver ($185) et à Winnipeg ($189). Les tarifs ont diminué dans les dix villes choisies, les pertes oscillant entre -15.4% à Régina et -5.0% à Ottawa.

Au cours du deuxième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont diminué dans les dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont diminué dans sept villes. Pour les services court-courriers, quatre villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont diminué dans neuf villes[2] (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes[2] pour les services court-courriers et long-courriers. Saskatoon a enregistré la plus forte baisse (-23.0%) pour les services court-courriers. Regina (-17.8%) a enregistré la baisse la plus forte pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary et à Montréal que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver qu'ils sont les plus élevés pour les vols long-courriers. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $209 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $430 pour les voyages long-courriers.

[2] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgué.*

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des

there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1992 are shown in the following table with comparative second quarter 1991 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1991 sont également présentées.

	1991	1992	% Change Variation %	
Level I	4	4	–	Niveau I
Level II	24	20	-16.7	Niveau II
Level III	76	80	5.3	Niveau III
Level IV	175	152	-13.1	Niveau IV
Total	**279**	**256**	**-8.3**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 8.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

c) Pour le deuxième trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 8.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter- Canadien Inc.

f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé leurs définitions des diverses catégories de l'emploi.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

JOIN THE *Celebration*

WITH THE MOST USEFUL AND ATTRACTIVE CANADA YEAR BOOK EVER PUBLISHED.

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the **1992 Canada Year Book** takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the **1992 Canada Year Book** is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.

- THE LAND
- THE PEOPLE
- THE NATION
- THE ECONOMY
- ARTS AND LEISURE



Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for $49.95 (plus $5.05 shipping and handling) in Canada, US $60 in the United States, and US$70 in other countries (includes shipping and handling).

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ *à la fête*

EN VOUS PROCURANT L'ANNUAIRE DU CANADA LE PLUS UTILE ET LE PLUS ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.

L'Annuaire du Canada de 1992, qui marque le 125e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- LE TERRITOIRE
- LA POPULATION
- LA NATION
- L'ÉCONOMIE
- LES ARTS ET LES LOISIRS

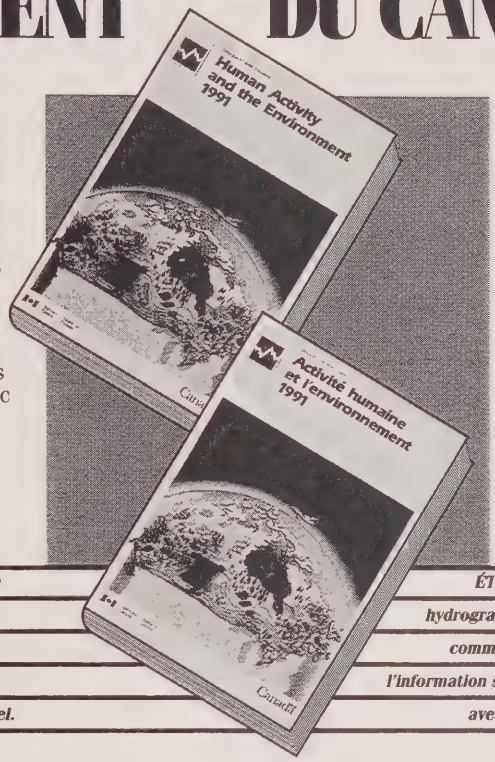
Vous pouvez vous procurer **l'Annuaire du Canada** (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49,95 $ (plus 5,05 $ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 $ (devises américaines) aux États-Unis et 70 $ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

CANADA'S ENVIRONMENT

L'ENVIRONNEMENT DU CANADA



Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

Vous lisez tous les jours des articles traitant de recyclage, de la pollution de l'eau, des émissions de gaz industrielles ou de la diminution de la couche d'ozone. Malheureusement, ces rapports sont trop souvent fragmentés et il devient difficile de se faire une parfaite idée de l'environnement physique du Canada.

Activité humaine et l'environnement est écrit afin de vous aider à comprendre les liens entre notre population, nos activités socio-économiques et notre environnement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissna sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs effets.

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.

ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Order your copy today!
Human Activity and the Environment, **Catalogue No. 11-509E) $35 in Canada, US $42 in the United States and US $49 in other countries.**

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to: (613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environnement, **(nº de catalogue 11-509F) 35 $ au Canada, 42 $ (US) aux États-Unis et 49 $ (US) dans les autres pays.**

Écrivez à : Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **$41** (plus GST) in Canada, US**$49** in the United States, and US**$57** in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **$75** (plus GST) in Canada, US**$90** in the United States, and US**$105** in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the ***Special Transportation Package*** and pay only **$165** (plus GST) in Canada, US**$198** in the U.S. and US**$230** in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:
Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**
Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES

TRANSPORTS

MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 $** (TPS en sus) au Canada, **49 $** US aux États-Unis et **57 $** US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 $** (TPS en sus) au Canada, **90 $** US aux États-Unis et **105 $** US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la ***série spéciale sur les transports*** et ne payez que **165 $** (TPS en sus) au Canada, **198 $** US aux États-Unis et **230 $** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :
Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584.** Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.

Government Publication

Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

Air Carrier Operations in Canada

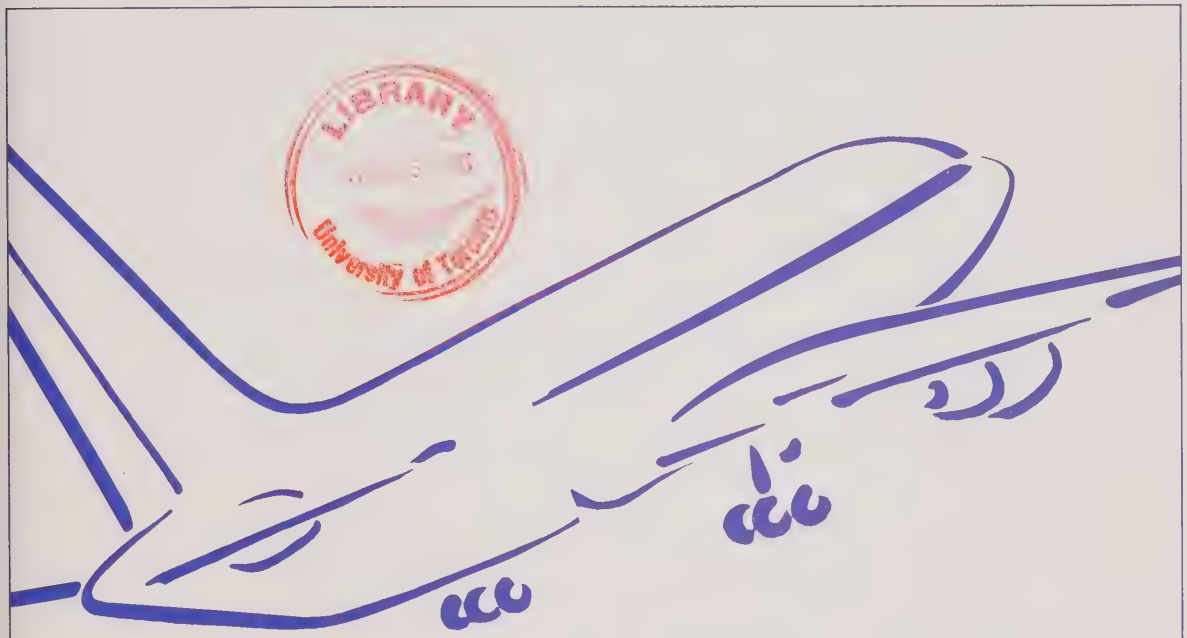
July-September 1992

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1992

75 Years of Excellence / Ans d'excellence

LIBRARY University of Toronto



Aviation

Statistics Canada / Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer printout, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551
Telecommunications Device for the Hearing Impaired	**1-800-363-7629**
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	**1-800-267-6677**

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551
Appareils de télécommunications pour les malentendants	**1-800-363-7629**
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	**1-800-267-6677**

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1992

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

August 1993

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 23, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Août 1993

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 23, n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- The operating statistics for the third quarter of 1992 continued to show improvement for Canadian air carriers, although the improvement over 1991 was not as great as reported in the second quarter. The total number of passengers carried increased by only 1%, but passenger-kilometres rose by 9%, as the economy grew slightly in the third quarter of 1992.

- The combined scheduled operations of both the Air Canada family (the major carrier and its affiliate network) and the Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) family, also reported growth in passenger counts and passenger-kilometres of 1% and 9% respectively.

- Air Canada reported an increase of 9% in scheduled passenger- kilometres, while CAIL reported an 8% increase. To accomplish this, Air Canada increased its available seat-kilometres by 15%, while CAIL's increased by only 5%. As a result, the Air Canada load factor on scheduled services fell from 73% to 70%, while CAIL's rose from 71% to 73%. Air Canada added capacity in the second quarter by returning three Boeing 747-400's to their fleet which had been parked previously.

- The Air Canada affiliate carriers reported slight increases in their scheduled operations during the third quarter of 1992, while the CAIL affiliates reported decreases. Until this quarter, the CAIL affiliates had reported increases in passenger operations in 1992. However, this was largely due to the addition of an affiliate carrier in Quebec, which was added to the network in mid-1991. By the third quarter of 1992 it had operated as an affiliate for a complete year, and therefore this structural change was no longer responsible for increased operations in the CAIL network.

Financial Data

- In each of the first three quarters of 1992, passenger revenue has not managed to keep pace with the increases in scheduled or charter passenger-kilometres. In the third quarter of 1992, passenger revenue on scheduled services rose by about half as much (5%), as passenger-kilometres (9%). However, Canadian air carriers managed to keep the increase in operating expenses and operating revenues to the same amount, roughly 4%. By trimming expenses per passenger-kilometre, they generated a slight increase in operating income (1%), and a 4% increase in before tax income.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les statistiques d'exploitation pour le troisième trimestre de 1992 ont continué à montrer une amélioration pour les transporteurs aériens canadiens, bien que cette amélioration par rapport à 1991 fût moins importante que celle observée au cours du deuxième trimestre. Le nombre total de passagers transportés a augmenté de seulement 1%, mais les passagers-kilomètres se sont accrus de 9%, dû à la légère croissance de l'économie durant le troisième trimestre de 1992.

- Les opérations combinées des services réguliers pour le groupe Air Canada (le principal transporteur et ses affiliés) et le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont également enregistré un accroissement du nombre de passagers (1%) et de passagers-kilomètres (9%).

- Air Canada a déclaré une hausse de 9% pour les passagers- kilomètres des services réguliers, alors que LACI a déclaré une augmentation de 8%. Afin d'y arriver, Air Canada a augmenté les sièges-kilomètres disponibles de 15%, alors que LACI les a augmentés de 5% seulement. Comme résultat, le coefficient de remplissage sur les services réguliers d'Air Canada a diminué de 73% à 70%, alors que celui de LACI s'est accru de 71% à 73%. Air Canada a accru sa capacité au deuxième trimestre en ajoutant trois Boeing 747-400's à son parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.

- Le réseau d'affiliés d'Air Canada a connu de légères augmentations des activités dans ses services réguliers au cours du troisième trimestre de 1992, alors que le réseau de LACI a subi des diminutions. Jusqu'à ce trimestre, le réseau de LACI avait déclaré une augmentation du nombre de passagers en 1992. Toutefois, cette croissance était attribuée en grande partie au fait que LACI a ajouté un transporteur affilié au Québec au milieu de 1991. Au troisième trimestre de 1992, il avait opéré comme un transporteur affilié pour une année complète, et par conséquent ce changement de structure n'était plus responsable des augmentations dans les activités du réseau d'affiliés de LACI.

Données financières

- Durant chacun des trois trimestres de 1992, la croissance des recettes-passagers était moindre que celles des passagers-kilomètres des services réguliers ou des services d'affrètement. Au cours du troisième trimestre de 1992, les recettes-passagers pour les services réguliers ont augmenté d'environ la moitié (5%), de l'augmentation des passagers-kilomètres (9%). Par conséquent, les transporteurs aériens canadiens ont maintenu l'augmentation des dépenses et des recettes d'exploitation au même niveau, soit environ 4%. En réduisant les dépenses par passager-kilomètre, ils ont généré une légère augmentation des revenus d'exploitation (1%), et une augmentation de 4% des revenus avant déductions de l'impôt.

- Canadian air carriers reported a net income of $29 million in the third quarter of 1992, compared to a net loss of $5 million in the same quarter of 1991. Once again, the reason for the improvement in their net position was the reduction in the amount of income tax paid. In the third quarter of 1991, they paid $43 million in tax, while in the same quarter of 1992, they only paid $10 million.

- Air Canada's net position deteriorated from a $3 million income in the third quarter of 1991, to a $14 million loss in this quarter. With a 15% increase in its scheduled available seat-kilometres, Air Canada's operating expenses increased by 4%, while its operating revenue increased by 3%. CAIL, with only a 5% increase in available seat-kilometres, reported an increase in operating revenue which was slightly above that of operating expenses. Both CAIL's operating income and net position improved over the third quarter of 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by 6%, while the discount fare index fell by 3%. For international markets, the discount fare index decreased by approximately 4%, in contrast with the economy fare index which increased by 4% from the previous year.

- During the third quarter of 1992, 69% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 71% in 1991. In international markets, three out of every four (75%) scheduled passengers flew on discount fares.

- The decrease in the use of discount fares in the third quarter of 1992 was apparent in all provinces. Saskatchewan and Nova Scotia posted the largest declines with respective decreases of about 7 and 4 percentage points compared to the same period in 1991.

- During the third quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was $179, essentially unchanged from the average of $180 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was $378, up 2% relative to a year earlier.

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré des revenus nets de $29 millions durant le troisième trimestre de 1992 comparativement à des pertes nettes de $5 millions au même trimestre de 1991. Encore une fois, la raison pour cette amélioration du revenu net était due à la réduction dans le montant des impôts payés. Au troisième trimestre de 1991, ils ont payé $43 millions d'impôts, par rapport à $10 millions au même trimestre de 1992.

- La position d'Air Canada s'est détériorée passant d'un revenu net de $3 millions au troisième trimestre de 1991, à une perte nette de $14 millions au cours de ce trimestre. Avec une hausse de 15% des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers, les dépenses d'exploitation d'Air Canada se sont accrues de 4%, alors que ses recettes d'exploitation ont augmenté de 3%. LACI, avec une augmentation de seulement 5% de ses sièges-kilomètres disponibles, a déclaré une hausse de ses recettes d'exploitation, lesquelles étaient légèrement supérieures aux dépenses d'exploitation. Le revenu d'exploitation et la position en termes "net" pour LACI se sont améliorées par rapport au troisième trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du troisième trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de 6% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de près de 3%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 4%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré, par contraste, une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente.

- Au cours du troisième trimestre de 1992, 69% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 71% en 1991. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à tarif réduit.

- L'ensemble des provinces ont connu une baisse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1992. La Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse avec des baisses respectives d'environ 7 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1991.

- Au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $179, pratiquement inchangé par rapport au tarif moyen de $180 déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de $378, en hausse de 2% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

The International Air Charter Market (Passengers)

by R. Lund

One of the major areas of turbulence in the wake of deregulation in the Canadian aviation industry has been in the international charter market. In particular, the notable changes have occurred in the market served by carriers with jets of 85 seats or more. Text Table 1 shows the Canadian air carriers, aside from Wardair, which have focused their operations on the international charter market over the last decade. As is apparent, this market has been characterized by rapid entry and exit over the period from 1987 to 1991.

Études spéciales

Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)

par R. Lund

Le marché des services d'affrètement internationaux a été l'une des principales composantes touchées par la déréglementation dans l'industrie du transport aérien au Canada. Plus particulièrement, les changements marquants sont survenus sur le marché desservi par les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus. Le tableau explicatif 1 présente les compagnies aériennes canadiennes, à part Wardair, qui ont concentré leurs activités sur le marché des services d'affrètement internationaux au cours de la dernière décennie. Tel que mis en évidence, ce marché a été caractérisé par des entrées et des sorties rapides au cours de la période de 1987 à 1991.

Text Table 1

International Charter Carriers (Jet Aircraft - 85 seats or more) (excluding Wardair)

Tableau explicatif 1

Compagnies de services d'affrètement internationaux (Avions à réaction de 85 sièges ou plus) (ce tableau n'inclut pas Wardair)

Year/Année	1983	1984	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Charter Carrier/ Services d'affrètement								
Air Transat			*	*	*	*	*	*
Air 2000/Canada 3000				*	*	*	*	*
Crownair					*	*		
Holidair					*			
Minerve				*	*			
Nationair		*	*	*	*	*	*	*
Odyssey				*	*	*		
Points of Call				*	*			
Royal Air								*
Vacationair				*	*			
Worldways	*	*	*	*	*	*		

Wardair operated independently up to and during 1989, but by then had shifted much of its focus to scheduled services, including domestic scheduled operations. In 1983, the charter market was led by Wardair, which accounted for nearly half the passengers carried. Worldways was the other independent charter carrier, at the time accounting for less than 10% of the market.

Text Table 2 shows the remaining two groups of carriers which operated large jet aircraft in the international market.

La compagnie Wardair a exploité ses services de façon autonome jusqu'en 1989 inclusivement, pour ensuite diriger la plus grande partie de ses activités vers les services réguliers, incluant les activités régulières intérieures. En 1983, Wardair dominait le marché des services d'affrètement et représentait près de la moitié du nombre de passagers transportés. Worldways, l'autre compagnie de services d'affrètement indépendante, possédait alors moins de 10 % du marché.

Le tableau explicatif 2 présente les deux autres groupes de transporteurs qui exploitaient de gros avions à réaction sur le marché des vols internationaux.

Text Table 2

Other Carriers in the International Market

Tableau explicatif 2

Autres transporteurs sur le marché des vols internationaux

Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
Majors and Affiliates/Principaux transporteurs et sociétés affiliées						
Air BC				*	*	*
Air Canada	*	*	*	*	*	*
Air Nova			*	*	*	*
Air Atlantic						*
Canadian Airlines International Ltd./ Lignes aériennes Canadien International		*	*	*	*	*
CP Air	*					
Nordair	*					
Northwest Territorial				*	*	
Quebecair		*	*	*		
Time Air			*	*	*	*
Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
Independent Regionals/ Transporteurs régionaux indépendants						
Eastern Provincial	*					
First Air		*	*	*	*	*
Intair					*	*
Pacific Western	*					
Quebecair	*					

Air Canada and CP Air were both active in 1983, but taken together had no more of a presence than the regional scheduled air carriers, which included Eastern Provincial, Nordair (owned by Air Canada at the time), Pacific Western Airlines and Quebecair.

By 1987, the regional carriers, with the exception of Quebecair, had been merged to become Canadian Airlines International Ltd (CAIL). The new regional carriers which fed the scheduled networks of the major carriers offered some limited capacity in the international charter market. Quebecair became independent in late 1989, under the name Intair. First Air is the remaining regional carrier which has served this market steadily in the 1980's and 1990's.

Deregulation and the Entry Craze

Nationair and Air Transat began operations as independent charter carriers in 1984 and 1987 respectively. The real growth in the number of carriers in the charter group came in 1988, following deregulation, when eight new entrants appeared. In 1989, two more carriers reported operations, swelling the number to ten, although during 1989 some of the new entrants began going out of business. In addition to the carriers shown, there were also several near entrants, whose operations never got off the ground.

Les compagnies Air Canada et CP Air étaient actives en 1983, mais, ensemble, ne jouaient pas un rôle plus important que les transporteurs aériens réguliers régionaux dont faisaient partie Eastern Provincial, Nordair (qui appartenait alors à Air Canada), Pacific Western Airlines et Québecair.

En 1987, les transporteurs régionaux, à l'exception de Québecair, avaient été amalgamés pour former les Lignes aériennes Canadien International (LACI). Les nouveaux transporteurs régionaux qui alimentaient les réseaux de services réguliers des principaux transporteurs offraient une capacité restreinte sur le marché des vols d'affrètement internationaux. La compagnie Québecair est devenue indépendante à la fin de 1989 et a pris le nom d'Intair. First Air est le seul autre transporteur régional qui a continué de desservir ce marché dans les années 80 et 90.

Déréglementation et la ruée sur le marché

Nationair et Air Transat ont débuté leurs activités à titre de transporteurs d'affrètement indépendants en 1984 et en 1987 respectivement. La hausse réelle du nombre de transporteurs d'affrètement est survenue en 1988, suite à la déréglementation, avec l'arrivée de huit nouvelles compagnies sur le marché. En 1989, deux autres transporteurs sont venus s'ajouter au marché, portant ainsi leur nombre à dix. Toutefois, la même année, certaines compagnies nouvellement arrivées ont dû fermer leurs portes. On a observé par ailleurs plusieurs autres compagnies dont les activités n'ont pas démarré.

At the height of the entry craze, most carriers viewed Wardair's move toward scheduled operations as a sign that undercapacity in the international charter market would continue to grow. Tour operators noted a lack of available aircraft offered by the three major carriers as a reason to start their own charter air carrier operation. Also, the strong growth in the domestic economy and the increase in international air travel in the last half of the 1980's signalled to many that the time was right to get into the market.

Although the gross domestic product was still growing in 1989, the magnitude of this growth had begun to diminish. Consequently, analysts have noted that demand for international charter travel was dropping as well, but reduced fares among the vast number of competitors resulted in record levels of passenger revenue being generated at this time. In a period of about two years between early 1989 and late 1990, the number of carriers in the charter group dropped from 10 to three. In addition to economic conditions, an executive of one carrier which went out of business cited several key ingredients which were required for success, but not always in effect for the carriers which went out of business. Included in these were the need to be properly funded, to have several modern, fuel efficient aircraft available, and to be able to economise on the operation. Specific suggestions included ensuring that the number of seats available on the aircraft be kept at a maximum, given the aircraft type, and that profits in areas such as catering be maximized.

Text Table 3 shows the international charter operations broken down into three groups of air carriers, for the years 1983, and 1987 to 1991. First, Wardair is shown individually. Second, the charter group consists of both those carriers shown in Text Table 1, and the independent regionals, as shown in Text Table 2. Finally, the third group shows data for those carriers included in Text Table 2 as majors and affiliates.

Au plus fort de cette ruée sur le marché, la plupart des transporteurs considéraient la nouvelle orientation de Wardair vers les services réguliers comme une preuve que le manque de capacité sur le marché des services d'affrètement internationaux continuerait de croître. Les voyagistes ont trouvé que le manque d'aéronefs chez les trois principaux transporteurs leur fournissait une bonne raison de lancer leurs propres services d'affrètement. Par ailleurs, la forte croissance de l'économie du pays et l'accroissement des voyages aériens internationaux au cours de la deuxième moitié des années 80 ont convaincu nombre de personnes qu'il était temps d'entrer sur le marché.

Bien que le produit intérieur brut continuait de croître en 1989, le taux de croissance ralentissait. Aussi les analystes ont-ils constaté que la demande de services d'affrètement internationaux diminuait également. Toutefois, la baisse des tarifs à l'échelle des compétiteurs a amené des niveaux records de passagers payants. En près de deux ans, soit du début de 1989 et vers la fin de 1990, le nombre de transporteurs du groupe des affréteurs a chuté pour passer de dix à trois. Selon l'un des dirigeants d'une entreprise ayant fermé ses portes, la réussite repose sur nombre de facteurs clés sur lesquels les entreprises disparues n'ont pu compter, notamment de bonnes conditions économiques, un financement approprié, des aéronefs modernes, à faible consommation de carburant et la possibilité d'économiser sur les opérations. Il formule deux recommandations : s'assurer de toujours conserver le nombre maximal de sièges sur l'aéronef, vu le type d'aéronef, et maximaliser les bénéfices tirés de services comme les services des approvisionnements.

Le tableau explicatif 3 présente une ventilation des services d'affrètement internationaux, selon trois groupes de transporteurs aériens, pour les années 1983 et 1987-1991. Tout d'abord, les données sur Wardair sont fournies séparément. Puis, on présente le groupe des affréteurs qui englobe les transporteurs qui figurent au tableau explicatif 1 et les transporteurs régionaux indépendants qui figurent au tableau explicatif 2. Enfin, on présente des données sur les transporteurs qui figurent au tableau explicatif 2 en tant que principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées.

Text Table 3

International Charter Operations by Select Groups of Carriers

Tableau explicatif 3

Services d'affrètement internationaux, selon certains groupes de transporteurs

Year/Année	Wardair	Charter Group and Independent Regionals/ Groupe des affréteurs et transporteurs régionaux indépendants	Majors and Affiliates/ Principaux transporteurs et associés affiliés	Total
		Passenger-kilometres / Passagers-kilomètres ('000,000)		
1983	...	...	...	...
1987	...	...	...	...
1988	3,823	6,372	4,296	14,492
1989	2,300	10,724	4,194	17,218
1990	–	11,129	4,050	15,179
1991	–	10,379	3,239	13,618
		Passenger-Revenue / Recettes-Passagers ($'000,000)		
1983	224	49	157	431
1987	170	211	211	592
1988	177	282	213	671
1989	99	460	208	768
1990	–	520	215	735
1991	–	481	188	669
		Passengers Carried/ Passagers transportés		
1983	1,172,497	782,247	1,049,589	3,004,333
1987	1,025,037	1,259,287	1,555,791	3,840,115
1988	1,069,991	1,774,868	1,592,609	4,437,468
1989	640,756	2,930,877	1,556,383	5,128,016
1990	–	3,253,501	1,637,290	4,890,791
1991	–	2,663,586	1,307,565	3,971,151

Figure 1 shows the passenger data from Text Table 3. Figure 2 shows the percentage growth in passengers carried by the charter and independent group, and by the major and affiliate group. These are percentages changes compared to the previous year shown in Text Table 3. As can be seen in Figure 1, Wardair's international charter operations drop steadily between 1988 and 1990. In Figure 2, it is apparent that the lions share of the gains are made by the charter and independent group, while the majors and affiliate group carried a relatively consistent share of the passengers in this market.

La figure 1 présente les données sur les passagers tirées du tableau explicatif 3. La figure 2 présente la croissance en pourcentage du nombre de passagers transportés selon le groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants, et selon le groupe des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ces pourcentages sont comparés à ceux de l'année précédente qui figurent au tableau explicatif 3. Comme le montre la figure 1, les activités de Wardair au niveau des affrètements ont chuté de 1988 à 1990. À la figure 2, il est évident que la part du lion revient au groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants; pour leur part, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont conservé une part relativement stable du trafic de passagers sur ce marché.

Figure 1

Passenger Enplanements on International Charter Operations

Figure 1

Passagers embarqués sur les services d'affrètement internationaux

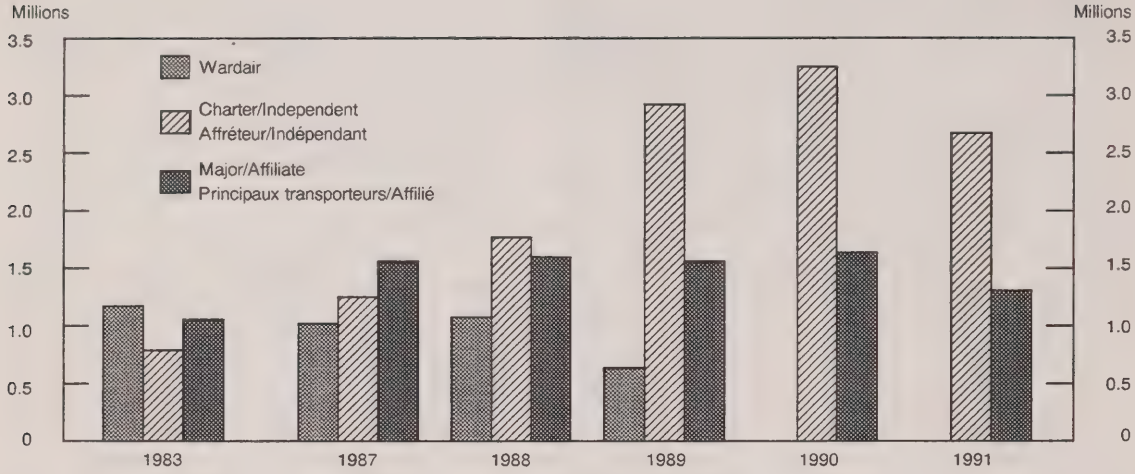
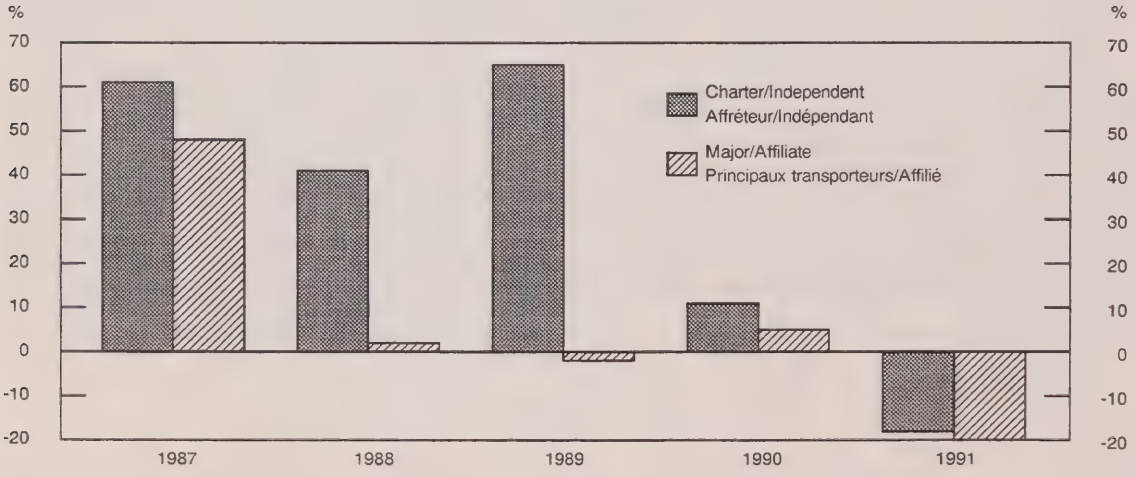


Figure 2

Passenger Enplanements
(percentage change from previous year shown)

Figure 2

Passagers embarqués
(pourcentage de variation par rapport à l'année précédente)



Equipment Used by the Charter Group

As of the end of 1983, Wardair had the bulk of the charter capacity to offer this market, with four Boeing 747's, and three McDonnell Douglas DC10's. Worldways, the only carrier in the charter group, as shown in Text Table 1, used four DC8's and one Boeing 707. Between 1983 and January, 1990, this charter group grew from five aircraft, operated by one carrier, to 36 aircraft, operated by seven carriers.

Taking the two periods January, 1989 and January, 1990 together, the average number of aircraft per carrier is four. However, removing the larger carriers, Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000, and Odyssey, the remaining carriers only reported, on average, 1.5 aircraft per carrier.

The most common aircraft between January, 1984, and January, 1991, was the DC8, with the bulk of those being operated by Nationair, which was the largest carrier, in terms of number of aircraft operated, between the years 1987 and 1993. By 1992, as Nationair sold much of its DC8 fleet, the Boeing 757 took over as the most popular aircraft type.

Matériel exploité par le groupe des affréteurs

À la fin de 1983, Wardair possédait la plus forte capacité sur ce marché, soit quatre Boeing 747 et trois McDonnell Douglas DC10. Worldways, le seul transporteur dans le groupe des affréteurs (comme le montre le tableau explicatif 1), exploitait quatre DC8 et un Boeing 707. Entre 1983 et janvier 1990, ce groupe des affréteurs a augmenté pour passer de cinq aéronefs exploités par un transporteur, à 36 aéronefs exploités par sept transporteurs.

Si l'on examine les deux périodes que sont janvier 1989 et janvier 1990, on dénombre quatre aéronefs par transporteur. Toutefois, si l'on ne tient pas compte des grands transporteurs comme Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000 et Odyssey, les autres transporteurs déclarent chacun 1.5 aéronef.

Entre janvier 1984 et janvier 1991, le DC8 a été l'aréonef le plus exploité, principalement par Nationair qui s'est révélé le premier transporteur quant au nombre d'aéronefs exploités entre 1987 et 1993. En 1992, Nationair ayant vendu la plupart de ses DC8, le Boeing 757 est devenu le type d'aéronef le plus exploité.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter 1992

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Troisième trimestre 1992

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées.

Text Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Third Quarter 1992

Tableau explicatif 2

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Troisième trimestre 1992

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		998,420	779,934	4,171,948	2,909,649
Percentage change – Variation en pourcentage	%	1.7	-7.0	2.0	0.3
Market Share – Part du marché	%	13.5	10.6	56.5	39.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	444 543	353 029	7 531 550	6 478,135
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	1.3	-2.8	9.8	7.4
Market Share – Part du marché	%	3.1	2.5	52.8	45.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000	950 051	766 465	11 022 290	9 183 246
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	4.7	-0.9	14.0	4.3
Market Share – Part du marché	%	4.6	3.7	53.4	44.5
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	118,116	89,882	806,028	738,727
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	2.7	-5.7	4.3	4.6
Market Share – Part du marché	%	7.4	5.6	50.6	46.4
Hours Flown – Heures de vol		60,984	49,630	155,344	121,974
Percentage change – Variation en pourcentage	%	8.7	-8.4	10.2	-2.8
Market Share – Part du marché	%	18.3	14.9	46.7	36.7

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for most of 1991. Although this meant there was some structural growth in the CAIL network, Ontario Express did reduce the number of transborder points served. By the third quarter of 1992, Inter-Canadien had been an affiliate in the CAIL network for a complete year. In previous quarters of 1992, much of the growth of the CAIL affiliate network had been due to the addition of Inter-Canadien to the network.

The Air Canada family (including the major carrier) experienced growth in all categories shown, over the third quarter of 1991, while the Canadian family reported increases in most categories. However, for the CAIL family this was largely due to the major carrier, as the CAIL affiliates reported decreases in all categories.

En 1992, le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1992, le réseau de transporteurs partenaires Canadien était constitué de Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. En 1992, Ontario Express a desservi des routes transfrontalières qui étaient exploitées par Air Toronto en tant que transporteur d'apport pour Air Canada pendant la plus grande partie de l'année de 1991. Etant donné qu'il y avait un accroissement structurel de le réseau LACI, Ontario Express a réduit le nombre de points transfrontaliers desservis. Pendant le troisième trimestre de 1992, Inter-Canadien est devenu un affilié du réseau de LACI pour une année complète. Durant les trimestres précédents, l'accroissement générale est dû à la venue d'Inter-Canadien dans le réseau.

Le groupe Air Canada (qui inclut le transporteur principal) a connu une croissance dans toutes les catégories indiquées, par rapport au troisième trimestre de 1991, alors que le groupe de LACI a enregistré des augmentations dans la plupart des catégories. Cependant, cette augmentation pour le groupe LACI est dû au principal transporteur, son réseau d'affiliés ayant subi des diminutions dans toutes les catégories.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.109	0.105	-3.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.376	0.383	1.9
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.924	0.903	-2.3
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	38 995	42 849	9.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	106.42	105.98	...

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.290	0.097	0.106	0.245
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	3.070	0.388	0.356	6.470
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.861	0.836	0.910	2.460
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	38 038	41 258	45 315	39 441
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	119.03	103.86	107.31	111.97

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, July-September 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Juillet-septembre 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 033.6	27 445.0	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 353.0	12 223.0	-1.1
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	470 064	480 212	2.2
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 388.1	17 497.2	0.6
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	177.0	...
– International travel – Voyages internationaux	$	150.5	156.2	3.8
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	106.9	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 148.0	1 231.0	7.2
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	180.3	179.2	-0.6
– International travel – Voyages internationaux	$	371.6	377.6	1.6
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		126.8	128.4	1.2
– Transportation – Transports		119.3	122.4	2.6
– Public transportation – Transport public		131.1	136.5	4.1
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	131.6	133.2	1.2
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		145.6	138.5	-4.9
– International travel – Voyages internationaux		118.3	115.4	-2.5
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		110.0	111.2	1.0
– Transport industry – Industrie du transport		100.1	99.8	-0.3
– Air transportation – Transport aérien		82.5	89.2	8.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	13.8	15.0	8.4

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1990, the per capita trip spending totalled $190 and the average spending per trip, $109. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période juillet-septembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $190 et les dépenses moyennes par voyage, $109.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, July-September 1992

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1992

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1991	1992	Change Variation	1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		97	100	3.1	269	248	-7.8
Passengers – Passagers		8 735	8 878	1.6	8 888	8 987	1.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	152 663	155 830	2.1	159 258	162 837	2.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		17 910 514	19 502 385	8.9	17 950 129	19 531 006	8.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 791 051	1 950 239	8.9	1 795 013	1 953 101	8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		405 821	376 496	-7.2	408 579	378 281	-7.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 196 872	2 326 735	5.9	2 203 592	2 331 382	5.8
Hours flown – Heures de vol		442	447	1.0	643	607	-5.6
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		7 280	7 372	1.3	7 324	7 385	0.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	114 736	121 294	5.7	115 442	121 717	5.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 148 118	14 265 916	8.5	13 154 783	14 269 027	8.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 314 812	1 426 592	8.5	1 315 478	1 426 903	8.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		352 184	358 454	1.8	352 304	358 526	1.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 666 996	1 785 046	7.1	1 667 783	1 785 428	7.1
Hours flown – Heures de vol		310	324	4.5	318	333	4.5
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 455	1 506	3.4	1 564	1 603	2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	37 927	34 536	-8.9	43 815	41 120	-6.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 762 396	5 236 469	10.0	4 795 346	5 261 979	9.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		476 240	523 647	10.0	479 535	526 198	9.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		53 637	18 042	-66.4	56 275	19 755	-64.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		529 876	541 689	2.2	535 809	545 953	1.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		131	122	-6.9	188	166	-11.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	-93.9	136	108	-21.0
Hours flown: total – Heures de vol: total		132	122	-7.1	325	274	-15.6

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1992

		Domestic / Intérieur		Transborder / Transfrontalier		Other international / Autre international	
		1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		5 951	-2.2	1 132	0.5	1 904	13.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	110 263	6.5	15 236	5.5	37 338	-9.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 819 763	2.3	1 638 873	4.9	11 071 701	13.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		681 976	2.3	163 887	4.9	1 107 170	13.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		122 471	-6.0	31 088	-1.0	224 721	-8.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		804 448	1.0	194 975	3.9	1 331 891	9.2
Hours flown – Heures de vol		493	-6.6	42	-2.5	71	-0.5
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 289	-2.1	915	2.7	1 181	14.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	75 520	8.1	9 269	-6.5	36 928	3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 027 438	1.2	1 185 322	8.6	7 055 598	15.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		602 744	1.2	118 532	8.6	705 560	15.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		109 163	-2.4	25 941	-3.4	223 421	4.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		711 907	0.6	144 473	6.2	928 981	12.7
Hours flown – Heures de vol		253	4.6	35	0.9	45	6.4
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		662	-3.7	217	-7.9	724	12.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	34 743	3.2	5 967	31.9	410	-92.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		792 325	12.1	453 551	-3.6	4 016 103	11.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		79 233	12.1	45 355	-3.6	401 610	11.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		13 308	-28.3	5 147	12.8	1 300	-96.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		92 541	3.7	50 502	-2.2	402 910	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		136	-13.2	8	-15.5	23	1.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		105	-19.5	-	-	3	-50.4
Hours flown: total – Heures de vol: total		241	-16.1	8	-15.5	26	-10.5

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		6 222	6 312	1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 875	98 837	-2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 959 517	14 051 751	8.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 295 952	1 405 175	8.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		343 096	347 150	1.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 639 048	1 752 325	6.9
Hours flown – Heures de vol		202	214	6.0
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 981	6 082	1.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 677	98 691	-2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 373 691	13 508 296	9.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		17 407 279	19 152 541	10.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	71.08	70.53	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 237 369	1 350 830	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342 639	346 627	1.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 580 008	1 697 457	7.4
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 633 356	2 836 887	7.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.00	59.84	...
Hours flown – Heures de vol		194	207	6.9
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		241	230	-4.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	197	147	-25.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		585 826	543 455	-7.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		58 583	54 345	-7.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		458	522	14.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		59 040	54 868	-7.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		8	7	-15.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		8	7	-15.4

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		411	3 258	2 258	386
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 076	58 431	38 295	1 035
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		144 611	7 352 126	6 383 971	171 042
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 461	735 213	638 397	17 104
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		427	196 167	150 253	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 888	931 380	788 650	17 406
Hours flown – Heures de vol		23	96	76	18
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		404	3 174	2 130	376
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 076	58 338	38 241	1 035
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		140 356	7 087 008	6 125 105	155 826
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		326 851	10 072 240	8 416 781	336 670
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	42.94	70.36	72.77	46.28
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 036	708 701	612 511	15 583
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		427	195 751	150 146	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 463	904 452	762 657	15 885
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		65 360	1 522 598	1 202 144	46 785
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	22.13	59.40	63.44	33.95
Hours flown – Heures de vol		23	94	72	17
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		7	84	128	10
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	93	53	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 255	265 119	258 866	15 215
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		425	26 512	25 887	1 522
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	416	106	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		425	26 928	25 993	1 522
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	2	4	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	2	4	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1992

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	60	-4.8
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 415	11 827	118.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	3	10	233.3
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 818	1 805	-0.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	375	138	-63.2
Quebec – Québec	20 043	7 376	-63.2
Ontario	9 571	2 434	-74.6
Manitoba	5 609	4 194	-25.2
Saskatchewan	2 605	433	-83.4
Alberta	17 150	12 773	-25.5
British Columbia – Colombie-Britannique	51 425	48 426	-5.8
Yukon	4 585	3 151	-31.3
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	12 769	13 769	7.8
Total	131 368	106 336	-19.1
International	6 575	3 264	-50.4
Total	137 943	109 600	-20.5

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1992

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1992

	1991	1992	Change / Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 669 494	1 747 526	4.7
– Passengers – Passagers	1 520 329	1 590 025	4.6
– Goods – Marchandises	149 165	157 502	5.6
Charter services – Services d'affrètement	297 316	302 691	1.8
– Passengers – Passagers	280 984	283 189	0.8
– Goods – Marchandises	16 332	19 502	19.4
Other flying services – Autres services aériens	7 043	5 673	-19.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 010	2 246	122.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	66 593	54 946	-17.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 041 456	2 113 083	3.5
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 694	18 578	-5.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	673 300	714 764	6.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	212 065	196 935	-7.1
General services and administration – Services généraux et administration	923 734	964 745	4.4
Depreciation – Dépréciation	86 338	90 440	4.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 915 132	1 985 462	3.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	126 324	127 620	1.0
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(7 642)	(5 356)	-29.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	19 415	11 803	-39.2
Interest expenses – Intérêts versés	99 105	102 958	3.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(1 281)	8 083	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(88 614)	(88 428)	-0.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	37 710	39 193	3.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	42 696	10 316	-75.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(4 986)	28 877	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992

	Total		
	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 475 526	1 548 289	4.9
– Passengers – Passagers	1 346 817	1 415 603	5.1
– Goods – Marchandises	128 709	132 686	3.1
Charter services – Services d'affrètement	38 235	33 484	-12.4
– Passengers – Passagers	38 100	33 401	-12.3
– Goods – Marchandises	135	83	-38.7
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	49 464	41 079	-17.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 563 225	1 622 851	3.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	11 931	12 216	2.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	455 674	491 757	7.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	134 506	116 044	-13.7
General services and administration – Services généraux et administration	796 986	836 653	5.0
Depreciation – Dépréciation	69 793	74 588	6.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 468 890	1 531 258	4.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	94 335	91 593	-2.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(3 265)	(6 165)	88.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	18 231	10 985	-39.7
Interest expenses – Intérêts versés	83 856	89 481	6.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(923)	8 334	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(69 813)	(76 328)	9.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	24 522	15 265	-37.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	39 858	3 865	-90.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(15 335)	11 400	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	41 988	763 879	702 296	40 125
– Passengers – Passagers	40 677	687 912	648 845	38 170
– Goods – Marchandises	1 312	75 967	53 452	1 956
Charter services – Services d'affrètement	608	14 663	15 522	2 691
– Passengers – Passagers	608	14 580	15 522	2 691
– Goods – Marchandises	-	83	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	273	18 685	19 226	2 895
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	42 869	797 226	737 044	45 712
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	833	8 566	2 694	122
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	12 635	241 689	223 145	14 288
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	5 996	66 788	36 728	6 532
General services and administration – Services généraux et administration	14 968	406 451	398 211	17 023
Depreciation – Dépréciation	1 585	44 095	26 051	2 858
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	36 017	767 589	686 829	40 823
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	6 852	29 637	50 215	4 888
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	1 315	(7 481)	1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	70	10 337	448	130
Interest expenses – Intérêts versés	7 730	52 523	25 611	3 617
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(614)	7 548	1 400
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 660)	(41 486)	(25 096)	(2 086)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(808)	(11 849)	25 119	2 802
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(170)	2 411	315	1 309
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(638)	(14 260)	24 804	1 493

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1992

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1992

		1991	1992	Change / Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 101	6 157	0.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	122 428	125 923	2.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 822	7 926	1.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	65 444	71 064	8.6
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 198	3 152	-1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	30 298	32 223	6.4
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 038	8 500	-6.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	97 820	92 526	-5.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 592	15 542	-6.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	147 218	145 772	-1.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 477	6 124	-5.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	63 057	60 017	-4.8
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	49 228	47 401	-3.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	526 266	527 525	0.2
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 138 125	1 159 686	1.9
Cost – Coût	$ '000	291 692	311 991	7.0
Gasoline – Essence	L '000	9 061	10 563	16.6
Cost – Coût	$ '000	5 655	6 436	13.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	225	184	-18.5
Cost – Coût	$ '000	1 588	1 197	-24.6
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	101	89	-11.6
Cost – Coût	$ '000	255	220	-14.0

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 447	283	1 613	1 288	263
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	93 174	3 906	45 005	41 091	3 172
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 199	203	3 137	2 636	223
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	61 326	1 683	29 268	29 193	1 182
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 255	76	155	921	103
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	16 141	728	3 958	10 602	851
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 778	246	2 866	3 428	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	76 040	2 540	34 236	37 389	1 875
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 292	305	7 222	6 433	332
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	137 251	2 207	75 390	57 934	1 720
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 903	14	4 330	1 559	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	58 755	153	45 143	13 459	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	37 874	1 127	19 323	16 265	1 159
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	442 685	11 218	233 000	189 668	8 800
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	882 289	18 872	467 846	375 196	20 375
Cost – Coût	$ '000	230 872	5 817	119 077	99 698	6 281
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	85	4	26	51	3
Cost – Coût	$ '000	463	29	148	265	21
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the third quarter of 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) was 138.5, down 4.9% from the third quarter of 1991. A 2.5% fall in the discount fare index, from 135.5 to 132.1, added to a 5.6% decrease in the economy fare index[1], from 153.6 to 145.0, largely explained this decrease. This is the third consecutive quarter that the domestic economy fare index has shown a year to year decrease.

The domestic economy fare indexes fell in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors of the country. The 5.8% drop in the South was greater than the 1.5% northern decrease. In contrast, while the southern discount fare index fell by 2.7% over the previous year, the northern discount fare index increased by 5.4%, the first increase after three consecutive decreases relative to the previous year.

In international markets, the air fare index fell by 2.5%, from 118.3 to 115.4. This was the result of a 4.2% decrease in the international discount fare index, offset by a 4.1% increase in the economy fare index.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1992, 69.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 1.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the first quarterly decrease after nine consecutive quarterly increases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 74.0%, down from 76.6% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 70.2% of the traffic during the third quarter of 1992, down from 72.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 2.8 percentage points (77.5% to 74.7%) during this period. In contrast, for northern services, 53.0% of passenger traffic (representing 56.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1991, the corresponding figures were 50.4% for passengers and 53.9% for passenger-kilometres.

[1] *Includes business class fares.*

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du troisième trimestre de 1992, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) a atteint 138,5, en baisse de 4,9% par rapport au troisième trimestre de 1991. Une diminution de 2,5% dans l'indice des tarifs réduits, de 135,5 à 132,1, ajoutée à une diminution de 5,6% dans l'indice des tarifs économiques[1], de 153,6 à 145,0 expliquent fortement cette diminution. C'est le troisième trimestre consécutif qu'on observe une diminution dans l'indice des tarifs économiques sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs économiques intérieurs ont diminué pour le secteur sud (déréglementé) ainsi que pour le secteur nord (réglementé). La baisse de 5,8% dans le secteur sud a excédé la baisse de 1,5% dans le secteur nord. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a diminué de 2,7% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a augmenté de 5,4%, la première augmentation après trois baisses consécutives par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 2,5%, de 118,3 à 115,4. Ceci était le résultat d'une diminution de 4,2% dans l'indice des tarifs réduits internationaux, contrebalancé par une augmentation de 4,1% dans l'indice des tarifs économiques.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1992, 69,3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 1,9 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la première baisse trimestrielle après neuf hausses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 76,6% en 1991 à 74,0% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont tous les deux enregistré une utilisation réduite des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 70,2% du trafic au cours du troisième trimestre de 1992, une diminution par rapport à 72,4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 2,8 points de pourcentage (77,5% à 74,7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 53,0% du trafic de passagers (représentant 56,4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50,4% et 53,9%, respectivement au cours du troisième trimestre de 1991.

[1] *Inclut les tarifs de la classe affaires.*

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

Sector / Secteur	Year and quarter / Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares / Tous les tarifs	Economy fare / Tarif économique	Discounted fare / Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1991 III**	145.6	153.6	135.5
	IV	144.3	154.7	132.2
	1992 I	141.1	150.8	132.4
	II	136.1	150.3	124.5
	III	138.5	145.0	132.1
Southern services – Services secteur sud	1991 III	145.8	153.7	135.9
	IV	144.5	154.8	132.6
	1992 I	141.7	151.0	132.6
	II	136.5	150.7	124.4
	III	138.9	144.8	132.2
Northern services – Services secteur nord	1991 III	138.7	149.3	123.5
	IV	137.7	150.9	118.6
	1992 I	132.4	148.5	126.3
	II	130.8	146.9	124.4
	III	132.8	147.0	130.2
International	**1991 III**	118.3	131.7	116.6
	IV	111.4	134.9	104.8
	1992 I	114.1	137.8	109.2
	II	108.8	138.0	102.6
	III	115.4	137.1	111.7

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

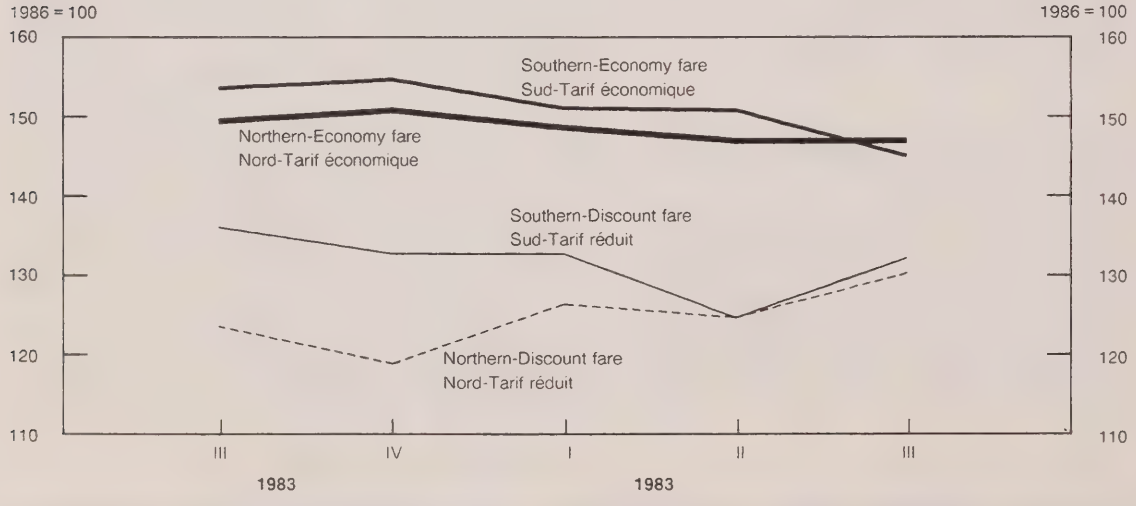


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	0.1*	3.2	4.3	20.7	20.8	71.2	69.3	4.7	5.5
Southern services – Services secteur sud	0.2	**	3.4	4.6	19.2	19.4	72.4	70.2	4.9	5.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	--*	1.8	3.3	28.0	27.4	65.8	64.5	4.4	4.8
Long-Haul – Long-courrier	0.3	**	4.7	5.6	11.8	13.2	77.9	74.7	5.3	6.4
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.4*	0.5*	47.8	45.7	50.4	53.0	1.4	0.8
International	0.5	0.2	5.3	4.7	6.2	9.6	79.3	75.1	8.8	10.3

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	**	4.9	5.5	13.1	14.1	76.6	74.0	5.1	6.2
Southern services – Services secteur sud	0.3	**	5.0	5.7	11.9	13.1	77.5	74.7	5.2	6.4
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	2.2	3.7	25.5	25.2	68.1	66.1	4.0	5.0
Long-Haul – Long-courrier	0.4	**	5.5	6.1	9.5	11.1	79.1	76.1	5.4	6.6
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.6*	0.5*	44.3	42.4	53.9	56.4	1.2	0.7
International	0.6	0.3	6.6	5.5	4.6	5.5	80.5	78.8	7.7	9.8

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	-	4.5	3.7	22.8	25.6	69.6	67.0	2.9	3.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	**	**	3.7	4.5	16.1	19.3	75.6	71.2	4.4	5.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	**	2.6	5.3	24.3	19.9	68.1	67.7	4.7	7.1
Ontario	0.3	0.1*	3.9	5.6	16.6	16.0	74.2	71.6	5.0	6.7
Manitoba	0.1*	**	3.0	4.2	19.8	21.5	72.2	68.3	4.9	5.9
Saskatchewan	**	**	1.8	3.1	16.4	22.9	76.3	69.8	5.4	4.1
Alberta	0.2	**	3.5	3.6	23.6	24.2	68.8	68.0	4.0	4.1
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.2	**	2.6	3.1	23.7	24.5	68.6	67.7	4.8	4.6
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	3.2	4.3	20.7	20.8	71.2	69.3	4.7	5.5

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 74.7% of passenger volume and 76.1% of passenger-kilometres; this compared with 64.5% and 66.1% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 74,7% du volume de passagers et 76,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64,5% et 66,1%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire: First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	Change / Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	295	256	-13.1	**	**	2.9	2.6	24.5	26.7	68.9	67.1	3.7	3.4
Edmonton[1]	98	82	-16.9	**	-	0.5*	0.7*	49.0	50.3	48.5	47.7	2.0*	1.3
Halifax	-	x	...	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
Montréal[2]	201	191	-5.2	0.3*	**	2.0	5.5	25.0	19.6	68.4	68.0	4.3	6.9
Ottawa	115	114	-0.5	0.3*	0.2*	2.7	5.8	30.7	24.6	61.3	61.5	5.0	8.0*
Regina	36	31	-13.6	**	**	0.5*	2.0*	21.4	34.0	73.3	61.3	4.8	2.7*
Saskatoon	33	28	-14.7	**	-	0.9*	**	19.3	35.9	73.7	61.5	6.0	2.1*
Toronto	323	309	-4.4	0.2*	**	2.0	5.1	25.8	21.4	67.5	66.7	4.4	6.8
Vancouver	323	296	-8.2	**	**	1.9	2.5	27.3	28.1	66.0	65.1	4.7	4.3
Winnipeg	27	26	-3.6	**	-	1.1*	1.5*	38.2	48.2	57.2	47.9	3.5*	2.5*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	175	173	-1.2	0.4*	**	6.4	6.5	9.8	11.1	78.3	76.4	5.1	6.0
Edmonton[1]	173	167	-3.6	0.2*	**	3.9	4.2	15.9	16.8	75.3	74.0	4.7	5.0
Halifax	167	156	-6.8	**	**	3.7	4.5	16.1	19.3	75.6	71.2	4.4	5.0
Montréal[2]	98	94	-3.6	**	**	4.4	5.5	18.0	16.8	71.6	69.9	5.7	7.8
Ottawa	72	83	16.6	0.1*	**	6.3	6.7	16.7	15.8	72.2	71.2	4.7*	6.2
Regina	32	29	-7.8	**	-	2.9*	5.7*	9.7	10.1	82.3	78.3	5.0*	5.9
Saskatoon	35	30	-13.8	**	-	3.3*	4.4*	9.9	10.7	80.3	78.8	6.5*	6.1*
Toronto	698	676	-3.1	0.4	0.1*	4.9	5.9	9.5	11.6	80.1	76.0	5.2	6.5
Vancouver	370	368	-0.6	0.4	**	5.4	5.7	10.7	12.3	77.7	74.9	5.8	6.7
Winnipeg	170	152	-10.4	**	**	3.5	4.9	14.8	14.6	76.2	73.6	5.3	6.8

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

International Sector

During the third quarter of 1992, the use of discount fares in the international sector decreased by 4.2 percentage points from 1991, to a level of 75.1%. This was still a greater utilization of discount fares than the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. It was, however, becoming very similar to the percentage of discount passengers on long-haul domestic flights. In terms of international passenger-kilometres, 78.8% were discount, down from 80.5% in 1991.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a diminué de 4,2 points de pourcentage par rapport à 1991, pour s'établir à 75,1%. L'utilisation des tarifs réduits restait toutefois plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarif réduit. L'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international est cependant devenue très similaire à l'utilisation des tarifs réduits sur les vols intérieurs long-courriers. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits s'établissait à 78,8%, soit une baisse par rapport à 80,5% en 1991.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 1992

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	**	...	217.2	5.5	150.0	-0.4	107.0	4.8	75.0	3.8
Edmonton[1]	-	...	143.0*	22.7	131.2	1.7	85.6	0.5	59.8	83.3
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal[2]	**	...	217.7	10.4	171.7	-7.0	124.1	6.8	75.6	-5.2
Ottawa	197.0*	-5.4	182.7	11.2	150.1	-3.7	105.2	10.4	69.4*	0.8
Regina	**	...	175.0*	-6.4	187.0	5.0	110.6	-5.1	76.8*	64.6
Saskatoon	-	...	**	...	182.3	4.3	102.1	-10.5	77.3*	79.0
Toronto	**	...	211.0	13.1	165.1	-6.8	119.5	7.0	74.5	-4.7
Vancouver	**	...	216.0	4.3	153.7	-3.3	95.3	11.5	69.9	60.2
Winnipeg	-	...	205.7*	-0.5	222.3	0.2	110.2	-12.0	99.8*	30.2
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	**	...	587.0	2.4	367.8	-15.5	207.7	-6.6	188.3	-6.9
Edmonton[1]	**	...	475.6	-1.6	315.7	-4.2	176.5	-2.0	162.6	-3.4
Halifax	**	...	328.1	7.5	226.9	-13.2	139.7	-1.1	125.6	0.4
Montréal[2]	**	...	573.2	-7.9	361.3	-3.6	213.9	-7.4	187.6	-18.8
Ottawa	**	...	539.7	-2.9	349.9	-9.8	201.7	-3.4	211.9	-0.9
Regina	-	...	453.1*	1.9	351.9	-10.1	175.3	-5.2	148.0	-1.0
Saskatoon	-	...	449.6*	3.7	333.1	-14.3	173.7	-1.1	140.5*	0.9
Toronto	617.5*	-15.7	545.7	-0.7	327.2	-15.6	190.7	-7.0	170.2	-7.5
Vancouver	**	...	641.6	5.2	356.4	-10.1	209.7	-5.9	189.1	-8.1
Winnipeg	**	...	395.0	2.3	322.5	-4.6	159.1	-1.1	134.0	-4.6

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied very little from one province to another, from 67.0% for Newfoundland to 71.6% for Ontario (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 69.3%.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a très peu varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 67,0% à Terre-Neuve et à 71,6% en Ontario (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 69,3%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting decreases. The largest decreases were in Saskatchewan (6.5 percentage points) and Nova Scotia (4.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a decreasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the third quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in eight of the selected Canadian cities[2]. The largest losses were 12.2 percentage points in Saskatoon and 12.0 percentage points in Regina. The only increase during this period was 0.2 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all ten out of the ten cities of enplanement posted losses. The decreases ranged from 4.4 percentage points in Halifax to 1.0 point in Ottawa. In nine of the ten cities the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Saskatoon (78.8%) ranked first, followed by Regina (78.3%).

For long-haul business class fares, the leading cities were Ottawa (6.7%) and Calgary (6.5%). All ten cities recorded increases in the use of business class fares.

Average Fares

During the third quarter of 1992, the average domestic air fare reported by the major Canadian carriers was virtually unchanged from last year.

According to the fare basis data, during the third quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs was $179, almost identical to the $180 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was $378, an increase of 1.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

[2] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution de l'utilisation diminue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (6,5 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (4,4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une baisse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans huit des villes canadiennes choisies[2]. Les baisses les plus fortes ont été observées à Saskatoon (12,2 points de pourcentage) et Regina (12,0 points de pourcentage). Au cours de cette période, la seule hausse a été observée à Ottawa, soit de 0,2 point de pourcentage.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), l'ensemble des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses. Les baisses variaient entre 4,4 points de pourcentage à Halifax et 1,0 point de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70,0% dans neuf des dix villes: Saskatoon (78,8%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (78,3%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Ottawa (6,7%) et Calgary (6,5%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif aérien moyen intérieur déclaré par les principaux transporteurs canadiens est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $179, soit à peu près le même que le tarif moyen de $180 déclaré au cours du trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à $378, soit une hausse de 1,6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

[2] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.*

At the city level, average domestic fares ranged from a high of $197 in Toronto to a low of $167 in Saskatoon. The national average domestic fare was also exceeded in Vancouver ($190) and Winnipeg ($189). Fares decreased relative to a year ago in four of the ten selected cities, with decreases ranging from -4.0% in Toronto to -0.4% in Winnipeg.

During the third quarter of 1992, for long-haul services, business class fares decreased in four of the ten selected cities, while economy class fares decreased in all ten. For short-haul trips, two cities posted decreases for business class fares, while economy fares decreased in five cities[2] (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares fell in all cities[2] for long-haul trips. Montréal registered the most notable decrease (-7.4%) for long-haul trips. Winnipeg (-12.0%) posted the largest decrease for short-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Calgary and Montréal paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips. The highest economy class average fare for short-haul trips was $222 in Winnipeg, while a high of $368 for long-haul trips was recorded in Calgary.

[2] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $197 à Toronto et $167 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver ($190) et à Winnipeg ($189). Les tarifs ont diminué dans quatre des dix villes choisies par rapport à l'année précédente, les pertes oscillant entre -4,0% à Toronto et -0,4% à Winnipeg.

Au cours du troisième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont diminué dans quatre des dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont diminué dans toutes les villes. Pour les services court-courriers, deux villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont diminué dans cinq villes[2] (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes[2] pour les services long-courriers. Montréal a enregistré la plus forte baisse (-7,4%) pour les services long-courriers. Winnipeg (-12,0%) a enregistré la baisse la plus forte pour les services court-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary et à Montréal que les tarifs des vols réguliers intérieurs d'affaires court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver qu'ils sont les plus élevés pour les vols long-courriers. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg ($222), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary ($368).

[2] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.*

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des

there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1992 are shown in the following table with comparative third quarter 1991 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1991 sont également présentées.

	1991	1992	% Change Variation %	
Level I	4	4	–	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	70	76	8.6	Niveau III
Level IV	172	148	-14.0	Niveau IV
Total	**269**	**248**	**-7.8**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 1 and Level IV - 11.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

c) Pour le troisième trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 1 et niveau IV - 11.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.

f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé leurs définitions des diverses catégories de l'emploi.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

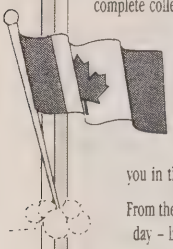
G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

The *1993 Statistics Canada Catalogue* is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the *Catalogue* will point you in the right direction.



From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.



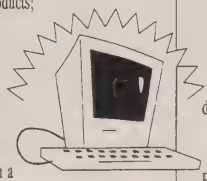
... the *1993 Statistics Canada Catalogue* will help you get your bearings ...

The *Catalogue* puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.



The *Catalogue* has everything you need to access all Statistics Canada's products:

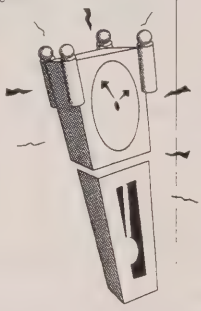
- descriptions of over 200 new titles, plus succinct abstracts of the over 900 titles and 7 map series already produced;
- newly released 1991 Census products;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;
- tabs to each section – so you can immediately flip to the information you need.



... time and time again

To make sure that the *Catalogue* stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today – you'll be lost without it.

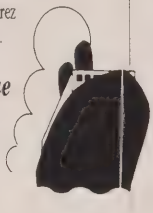


CHOISISSEZ UN SUJET... N'IMPORTE LEQUEL

Le *Catalogue de Statistique Canada 1993* est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le *Catalogue* vous mettra sur la bonne piste.



Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines – vous trouverez tout dans ce document.



... le *Catalogue de Statistique Canada 1993* vous aidera à vous orienter ...

Le *Catalogue* vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le *Catalogue* a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

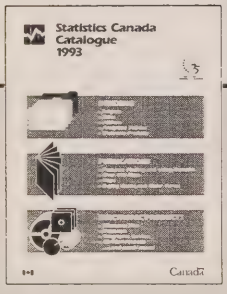
- descriptions de plus de 200 nouveaux titres et courts résumés des 900 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- produits du Recensement de 1991 récemment publié;
- un guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;
- système d'onglets pour chaque section – pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.



... maintes et maintes fois

Pour garantir que le *Catalogue* puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous passer de lui.



1993 STATISTICS CANADA CATALOGUE

Only $13.95 in Canada (US$17 in the U.S. and US$20 in other countries). Quote Cat. no. 11-204E.

Write to: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6

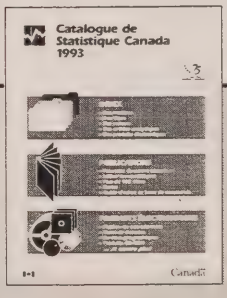
Fax: (613) 951-1584
Call toll-free: 1-800-267-6677
Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

CATALOGUE DE STATISTIQUE CANADA 1993

Seulement 13,95 $ au Canada (17 $ US aux États-Unis et 20 $ US dans les autres pays). Indiquez le n° de catalogue: 11-204F.

Écrivez à : Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Télécopieur : (613) 951-1584
Appels sans frais : 1-800-267-6677
Ou contactez le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).



CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION OF OUR GREAT NATION

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of ***Canada: A Portrait*** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.



Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: ***This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy,*** and ***Canada in the World.***

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

Canada: A Portrait is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, ***Canada: A Portrait*** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for $38.00 plus GST, US $41.95 in the United States, and US $48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584.**

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54^{e} édition d'***Un portrait du Canada*** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés : ***Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie*** et ***Le Canada dans le monde.***

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

Un portrait du Canada... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, ***Un portrait du Canada*** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 $ plus TPS au Canada, 41,95 $ US aux États-Unis et 48,95 $ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.

THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **$41** (plus GST) in Canada, US**$49** in the United States, and US**$57** in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **$75** (plus GST) in Canada, US**$90** in the United States, and US**$105** in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the ***Special Transportation Package*** and pay only **$165** (plus GST) in Canada, US**$198** in the U.S. and US**$230** in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:
Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**.
Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES

TRANSPORTS

MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 $** (TPS en sus) au Canada, **49 $** US aux États-Unis et **57 $** US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 $** (TPS en sus) au Canada, **90 $** US aux États-Unis et **105 $** US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la ***série spéciale sur les transports*** et ne payez que **165 $** (TPS en sus) au Canada, **198 $** US aux États-Unis et **230 $** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :
Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584.** Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.

Governm
Publicati

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

October-December 1992

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1992

75 Years of Excellence / Ans d'excellence



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer printout, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551
Telecommunications Device for the Hearing Impaired	**1-800-363-7629**
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	**1-800-267-6677**

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551
Appareils de télécommunications pour les malentendants	**1-800-363-7629**
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	**1-800-267-6677**

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

October-December 1992

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

October 1993

Price: Canada: $24.25 per issue,
$97.00 annually
United States: US$29.00 per issue,
US$116.00 annually
Other Countries: US$34.00 per issue,
US$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 23, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Octobre 1993

Prix : Canada : 24,25 $ l'exemplaire,
97 $ par année
États-Unis : 29 $ US l'exemplaire,
116 $ US par année
Autres pays : 34 $ US l'exemplaire,
136 $ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 23, n° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

e estimated figures.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétro is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

e nombres estimés.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétro est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		vii
Special Articles		viii
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		vii
Études spéciales		viii
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- After two quarters in which Canadian air carriers reported substantial increases (8% and 13%) in scheduled passenger- kilometres, a decrease of 3% was reported in the fourth quarter of 1992. Although there was growth in most quarters of 1992, the overall growth did not nearly equal the decreases in 1991. In 1991, passenger-kilometres decreased in each quarter, by up to 19%.

- Available seat-kilometres increased over the same quarter of 1991 for the third consecutive time. As a result, the passenger load factor (passenger-kilometres divided by available seat-kilometres) dropped from 62% in the fourth quarter of 1991, to 59% in the fourth quarter of 1992. Both Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported increased available seat-kilometres. Air Canada reported a 4% increase while CAIL's capacity rose by 6%. In the previous two quarters, Air Canada increased their capacity 15%, while CAIL had only a 2% increase. In the second quarter of 1992, Air Canada added three Boeing 747's to their fleet which had been parked previously.

- In contrast to the major carriers (Air Canada and CAIL), the affiliate networks reduced their available seat-kilometres as demand fell in the fourth quarter of 1992. Available seat-kilometres reported by both the Air Canada Connectors and the CAIL Partners fell by 2%, while passenger-kilometres decreased by 3% and 5%, respectively.

- This marks the second consecutive quarter that the output (passenger-kilometres) of the affiliate networks has fallen, in a year to year comparison. Until the third quarter of 1992, the output of the affiliates had never decreased, since their formation in 1988. When demand was low in the past, the affiliates generated growth, either through the acquisition of routes from the major carriers, or through the addition of new carriers to the networks.

Financial Data

- The ratio of operating expenses to operating revenue showed a marked improvement in the fourth quarter of 1992, as Canadian air carriers continued to reduce their operating costs. The ratio stood at 1.08, compared to 1.12 in the fourth quarters of the two previous years. This was the

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Durant le quatrième trimestre de 1992, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une diminution de 3% des passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Cette baisse fait suite à des augmentations substantielles (8% et 13%) réalisées au cours des deux trimestres précédents. Bien qu'il y ait eu des hausses dans la plupart des trimestres de 1992, la croissance générale fut inférieure aux diminutions enregistrées en 1991. En 1991, le nombre de passagers-kilomètres a diminué à chaque trimestre; la baisse trimestrielle maximale observée a été de 19%.

- Les sièges-kilomètres disponibles ont subi une hausse par rapport au même trimestre de 1991 pour la troisième fois consécutive. Suite à cette augmentation, le coefficient de remplissage (passagers-kilomètres divisés par sièges-kilomètres disponibles) a chuté de 62% durant le quatrième trimestre de 1991 à 59% au même trimestre de 1992. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré un plus grand nombre de sièges-kilomètres disponibles. Air Canada a déclaré une hausse de 4%, alors que la capacité de LACI s'est accrue de 6%. Au cours des deux trimestres précédents, la capacité d'Air Canada s'est accrue de 15% comparativement à seulement 2% pour LACI. Durant le deuxième trimestre de 1992, Air Canada a ajouté trois Boeing 747 à son parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.

- Au cours du quatrième trimestre de 1992, contrairement aux principaux transporteurs (Air Canada et LACI), les réseaux de transporteurs affiliés ont réduit leurs sièges-kilomètres disponibles, due à une baisse de la demande. Le nombre de sièges-kilomètres disponibles a baissé de 2% pour chacun des affiliés d'Air Canada et des partenaires de LACI, tandis que le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 3% et 5% respectivement.

- On a ainsi observé, pour le deuxième trimestre consécutif, que les réseaux des affiliés ont affiché une baisse des passagers-kilomètres sur la base d'une année à l'autre. Jusqu'au troisième trimestre de 1992, le nombre de passagers-kilomètres des affiliés n'avait jamais connu de diminutions depuis leur formation en 1988. Dans le passé, lorsqu'il y avait une faiblesse dans la demande, les affiliés ont continué à progresser soit par l'acquisition de routes des principaux transporteurs ou soit par l'ajout de nouveaux transporteurs dans les réseaux.

Données financières

- Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation), a montré une nette amélioration pendant le quatrième trimestre de 1992, suite à la réduction soutenue des dépenses d'exploitation des transporteurs aériens canadiens. Ce ratio s'établissait à 1,08 comparé à 1,12 pendant les quatrièmes trimestres

first time since deregulation (1988) that this ratio showed substantial improvement over the same quarter of a previous year.

- The operating loss reported by Canadian air carriers dropped 33% to its lowest fourth quarter level ($135 million) since 1989. The worst fourth quarter operating loss was $223 million in 1990.

- The net loss for the fourth quarter was $469 million. Although this was the worst quarterly loss ever by Canadian air carriers, it was largely the result of two factors. CAIL incurred $199 million in restructuring costs. Also, on before tax losses of $474 million, Canadian air carriers only claimed $5 million in tax refunds in the fourth quarter of 1992. In the same quarter of 1991, they claimed $66 million in refunds on before tax losses of $262 million.

Fare Basis Data

- During the fourth quarter of 1992, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 66% in 1991. In international markets, three out of every four scheduled passengers (75%) flew on discount fares.

- The increase in the use of discount fares in the fourth quarter of 1992 was widespread among the provinces, all but Ontario posting increases. Saskatchewan and Newfoundland posted the largest gains with increases of about 6 percentage points each compared to the same period in 1991.

- During the fourth quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was $182, up 5% from the average of $174 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was $319, up 2% relative to a year earlier.

des deux années précédentes. C'était la première fois depuis la déréglementation (1988) que ce ratio a montré un accroissement substantiel par rapport au même trimestre de l'année précédente.

- La perte d'exploitation déclarée par les transporteurs aériens canadiens a chuté de 33% pour s'établir à son plus bas niveau pendant un quatrième trimestre ($135 millions) depuis 1989. La plus grande perte d'exploitation pour un quatrième trimestre était de $223 millions en 1990.

- La perte nette pour le quatrième trimestre était de $469 millions. Bien que cette perte fût la pire perte nette trimestrielle à être jamais déclarée par les transporteurs aériens canadiens, elle est fortement imputable à deux facteurs. LACI a encouru des frais de restructuration de $199 millions. Aussi, les transporteurs aériens canadiens ont enregistré des pertes avant déductions de l'impôt de $474 millions, mais ils ont réclamé seulement un remboursement d'impôt de $5 millions durant le quatrième trimestre de 1992. Pendant le même trimestre de 1991, ils ont réclamé un remboursement d'impôt de $66 millions sur une perte avant déductions de l'impôt de $262 millions.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du quatrième trimestre de 1992, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 66% en 1991. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à tarif réduit.

- L'ensemble des provinces, à l'exception de l'Ontario, ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1992. La Saskatchewan et Terre-Neuve, avec des hausses d'environ 6 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1991.

- Au cours du quatrième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $182, soit une hausse de 5% par rapport au tarif moyen de $174 déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de $319, en hausse de 2% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983

by Bradley Snider

The Fare Analysis Unit collects and publishes air fare data in many forms. There are so many possible ways of presenting the information that only a few tables can be published on a regular basis. One of the purposes of this article is to show one of the many ways of organizing the data which regular users may not be aware of, but which are available on request from the unit. The other purpose is to present an analysis of the evolution of air fares in each of the provinces and in the 10 most heavily-travelled cities during the last decade.

In this article, average domestic air fares are shown by province and by city within that province, where they are publishable, for each quarter since 1983[1]. (See Text Tables 1, 2, and 3.) The average air fare is simply the air carriers' total revenue divided by the total number of passengers, as measured by coupon origin and destination. No seasonal adjustment or inflation adjustment has been used in this analysis.

At the city level, average domestic fares in the first quarter of 1983 ranged from a high of $138 in Toronto to a low of $108 in Ottawa. By the fourth quarter of 1992 the average domestic fare had reached a high of $206 in Toronto, while the lowest average fare was $167 in Saskatoon. During this decade, average air fares in Toronto were the highest only sporadically. For most of the period from 1984 to 1990, Vancouver posted the highest average domestic fares. This ended in 1991 with the inclusion of the commuter carriers AirBC and Time Air into the survey data. Since then, the highest average air fare has again been reported by Toronto. In the first three years of the survey, Ottawa alternated with Halifax for the lowest average fare. From 1986 to 1990, Ottawa consistently posted the lowest average air fare. Since the second quarter of 1991, Saskatoon has replaced Ottawa as the city with the lowest average air fare.

At the provincial level, the highest average domestic fares were recorded in Manitoba from 1983 to 1986. From 1987, British Columbia posted the highest average fares every quarter until 1991, when the AirBC and Time Air data were included in the survey. Since 1991, Manitoba has again alternated

[1] *The estimates are tabulated by province and city based upon the coupon origin city of the passenger (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft). For this example study, passengers boarding at Vancouver and deplaning at Toronto would be assigned to British Columbia at the provincial level and Vancouver at the city level. For further information on the Fare Basis Survey methodology see the "Methodology and Data Limitations" section at the back of the publication.*

Études spéciales

Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983

par Bradley Snider

L'Unité de l'analyse des tarifs recueille et publie des données sur les tarifs aériens sous plusieurs formes. La présentation des données pouvant être tellement variée, seulement une série de tableaux est publiée sur une base régulière. Un des buts de cette étude est de montrer une des façons d'organiser les données qui peut être inconnue des utilisateurs. Les données non publiées régulièrement, peuvent être disponibles sur demande auprès de l'unité. L'autre but de cette étude est de présenter une analyse de l'évolution des tarifs aériens dans chacune des provinces et dans les 10 villes les plus achalandées au cours de la dernière décennie.

Cette étude présente des données sur les tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville située dans cette province, lorsque les données ne sont pas confidentielles, pour chaque trimestre depuis 1983[1]. (Voir les tableaux explicatifs 1, 2 et 3.) Le tarif aérien moyen représente les recettes totales des transporteurs aériens divisées par le nombre total de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol. Cette étude ne comporte aucun ajustement pour tenir compte des effets saisonniers ou du taux d'inflation.

Au niveau des villes, le tarif intérieur moyen au cours du premier trimestre de 1983 a oscillé entre $138 à Toronto et $108 à Ottawa. Au quatrième trimestre de 1992, le tarif intérieur moyen avait atteint $206 à Toronto, alors que le tarif moyen le plus bas, soit $167, fut observé à Saskatoon. Au cours de la décennie, Toronto a enregistré, de façon sporadique, les tarifs aériens moyens les plus élevés. Au cours de la période de 1984 à 1990, Vancouver a enregistré les tarifs intérieurs moyens les plus élevés à maintes reprises. Cette situation a pris fin au début de 1991, quand les données des transporteurs affiliés AirBC et Time Air furent incorporées à l'enquête. Depuis lors, c'est encore Toronto qui a affiché le tarif aérien moyen le plus élevé. Au cours des trois premières années de l'enquête, le tarif moyen le plus bas fut obtenu alternativement par Ottawa et Halifax. De 1986 à 1990, le tarif aérien moyen le plus bas fut obtenu régulièrement par Ottawa. Depuis le deuxième trimetre de 1991, c'est à Saskatoon et non à Ottawa que l'on a observé le tarif aérien moyen le plus bas.

Au niveau des provinces, de 1983 à 1986, c'est au Manitoba que les tarifs intérieurs moyens furent les plus élevés. À partir de 1987, la Colombie-Britannique a enregistré les tarifs les plus élevés à chaque trimestre jusqu'en 1991, lorsque les données des transporteurs AirBC et Time Air furent incorporées à l'enquête. Depuis 1991, le

[1] *Les estimations totalisées selon la province et la ville sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Vancouver et qui en descendent à Toronto sont attribués à la Colombie-Britannique, au niveau de la province, et à Vancouver au niveau de la ville. Pour plus de renseignments sur les méthodes de l'Enquête sur la base tarifaire, consulter la section "Méthodes et restrictions" à la fin de la publication.*

with Ontario in recording the highest average air fare. This indicates that the high average fares recorded in British Columbia during the late eighties were probably an unintended effect of deregulation on the survey. The high average began in 1987 at the beginning of deregulation when the major carriers off-loaded their short routes to commuter partners and hence out of the scope of the survey. British Columbia survey data were the most affected by this policy, as the province has a large number of very short air routes. For example, Vancouver to Victoria, the country's sixteenth busiest air route in 1992, is only 34 nautical miles (62 kilometres) long. The inclusion of AirBC and Time Air data in 1991 acted to restore the necessary survey coverage of these important routes, and has brought British Columbia average fares back down closer to their pre-deregulation ranking.

Since 1983, the lowest average provincial air fare was always in either New Brunswick or Prince Edward Island. However, the data for both of these provinces became confidential in the third quarter of 1990 and have remained so since then. It is hard therefore to state the current lowest average fare for a province. However, in the fourth quarter of 1992 the lowest average publishable fare for any province was for Alberta, at $168.

Figure 1 shows an example of how the data have been affected by definitional changes over the ten years since 1983. The sharp drop in average fares between the fourth quarter of 1990 and the first quarter of 1991 was in large part the result of adding AirBC and Time Air to the list of level I air carriers in 1991. Their operations, being mostly short-haul, lowered the average air fare significantly in British Columbia. Similar but less severe effects can be seen in the data for Alberta and Saskatchewan, while the data for Manitoba and the rest of the country were unaffected. (See also Figures 2, 3 and 4.)

Even after allowing for the effects of definitional change it is striking how air fares in all regions of the country have shown stagnant or declining trends since the fourth quarter of 1990. All regions and cities have also shown a strongly seasonal component, usually peaking in the third quarter.

Figure 3 shows the interesting effect of geographic proximity on air fares. The figure shows the dominant effect of Toronto on the Ontario provincial average. The two lines mirror each other in every detail. However, the Ottawa and Montréal data differ significantly from the Toronto average, while closely resembling each other. This suggests that Ottawa may constitute a part of the Montréal domestic travel market. Ottawa air fares seem to be more sensitive to prices in Montréal than to prices in Toronto. Similar effects may be seen in Text Table 1 between Edmonton and Calgary, and between Regina and Saskatoon.

tarif aérien moyen le plus élevé fut obtenu alternativement par le Manitoba et l'Ontario. Ceci suggère que les tarifs moyens élevés enregistrés en Colombie-Britannique à la fin des années quatre-vingts ont été le résultat non-anticipé de la déréglementation sur l'enquête. L'importante hausse des tarifs a commencé en 1987 au début de la déréglementation alors même que les principaux transporteurs ont cédé leurs liaisons court-courriers à leurs transporteurs affiliés; ces liaisons ne faisaient ainsi plus partie du champ de cette enquête. Les données les plus touchées par cette politique furent celles de la Colombie-Britannique, cette province dénombrant un grand nombre de liaisons de très courte distance. Par exemple, la liaison Vancouver-Victoria, laquelle occupait le seizième rang au pays en 1992, représente une longueur de 34 milles marins (62 kilomètres). L'inclusion des transporteurs AirBC et Time Air à l'enquête en 1991, a permis d'élargir le champ de l'enquête à ces routes aériennes importantes. Depuis lors, les tarifs moyens de la Colombie-Britannique ont régressé pour s'établir près des niveaux atteints lors des années précédant la déréglementation.

Depuis 1983, le tarif aérien moyen provincial le plus bas fut toujours observé au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard. Cependant, les données pour ces provinces sont devenues confidentielles au troisième trimestre de 1990, demeurant ainsi depuis lors. Par conséquent, il est difficile d'indiquer quelle province présente le tarif moyen provincial actuel le plus bas. Cependant, en termes des tarifs non-confidentiels, au cours du quatrième trimestre de 1992, c'est en Alberta que le tarif moyen provincial fût le plus faible ($168).

La figure 1 présente un exemple de l'effet sur les données des changements dans les définitions de l'enquête au cours des dix dernières années, soit depuis 1983. La forte diminution des tarifs moyens entre le quatrième trimestre de 1990 et le premier trimestre de 1991 est en grande partie le résultat de l'addition en 1991 d'AirBC et de Time Air à la liste des transporteurs de niveau I. Leurs activités, principalement sur des liaisons court-courriers, ont engendré une forte réduction du tarif moyen en Colombie-Britannique. On a observé des baisses semblables, quoique dans une moindre mesure, dans les données de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cependant, les données pour le Manitoba et le reste du pays ne furent guère touchées. (Voir aussi les figures 2, 3 et 4.)

Même si l'on tient compte de l'effet des changements dans les définitions, on a pu remarquer les tendances stagnantes ou à la baisse des tarifs aériens dans toutes les régions du pays depuis le quatrième trimestre de 1990. On a pu remarquer également une forte tendance saisonnière pour toutes les régions et les villes, la plupart des tarifs ayant atteint un sommet dans le troisième trimestre.

La figure 3 montre l'effet intéressant de la proximité géographique sur les tarifs aériens. Elle montre l'effet dominant de Toronto sur la moyenne provinciale de l'Ontario. Les deux lignes reflètent le même modèle dans les moindres détails. Néanmoins, les données d'Ottawa et de Montréal diffèrent fortement de celles de Toronto, tout en se ressemblant fortement. Ainsi, on peut déduire qu'Ottawa peut représenter une partie du marché de Montréal pour les voyages intérieurs. Les tarifs aériens d'Ottawa sont plus sensibles aux tarifs de Montréal qu'à ceux de Toronto. Tel que montré dans le tableau explicatif 1, des effets similaires peuvent être observés entre Edmonton et Calgary, et entre Regina et Saskatoon.

Figure 4 rounds out this analysis by showing the trends for the Atlantic region. Although the pattern of the trends in each province, have been fairly similar, each province has consistently maintained a distinct price level. Newfoundland has always had the higest average air fares in the Atlantic, while either Prince Edward Island or New Brunswick came in lowest.

Cette étude se termine par l'analyse des tendances des tarifs moyens dans la région de l'Atlantique (voir figure 4). Bien que le modèle des tendances ait été similaire dans chaque province, chacune a maintenu son propre niveau de prix. Terre-Neuve a toujours affiché les tarifs moyens les plus élevés, alors que l'Île-du-Prince-Édouard ou le Nouveau-Brunswick ont toujours enregistré les tarifs les plus bas dans la région de l'Atlantique.

Figure 1

Average Domestic Air Fares for British Columbia and Vancouver, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services

Figure 1

Tarifs intérieurs moyens pour la Colombie-Britannique et Vancouver, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers

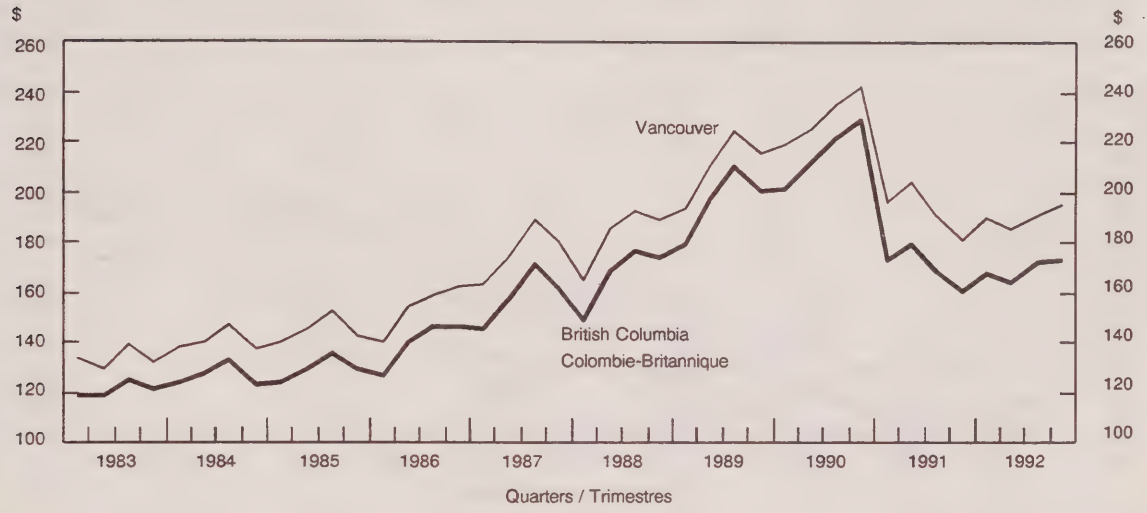


Figure 2

Average Domestic Air Fares for Manitoba, Saskatchewan and Alberta, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services

Figure 2

Tarifs intérieurs moyens pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers

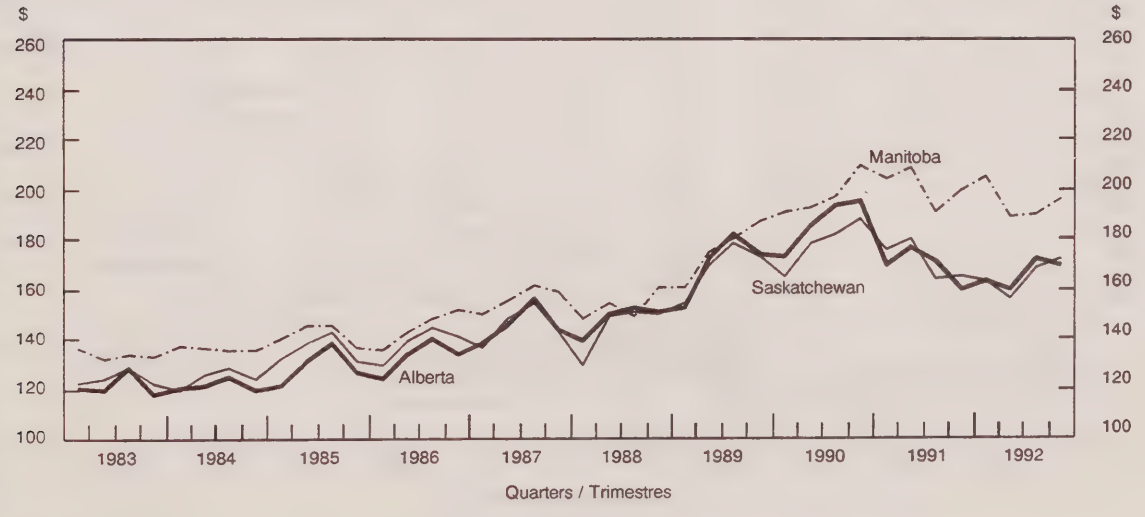


Figure 3

Average Domestic Air Fares for Ontario, Toronto, Ottawa and Montréal, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services

Figure 3

Tarifs intérieurs moyens pour l'Ontario, Toronto, Ottawa et Montréal, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers

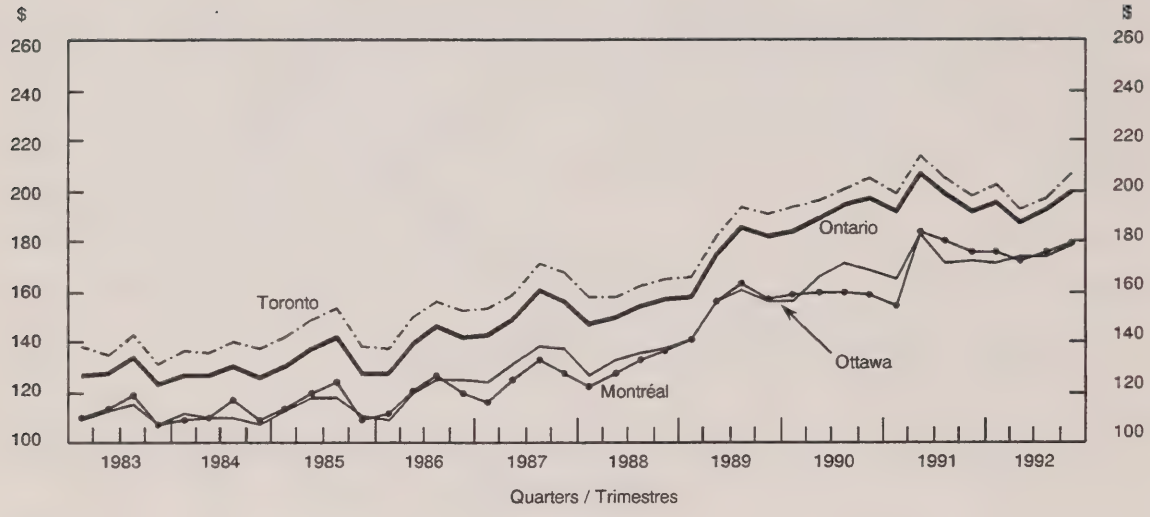
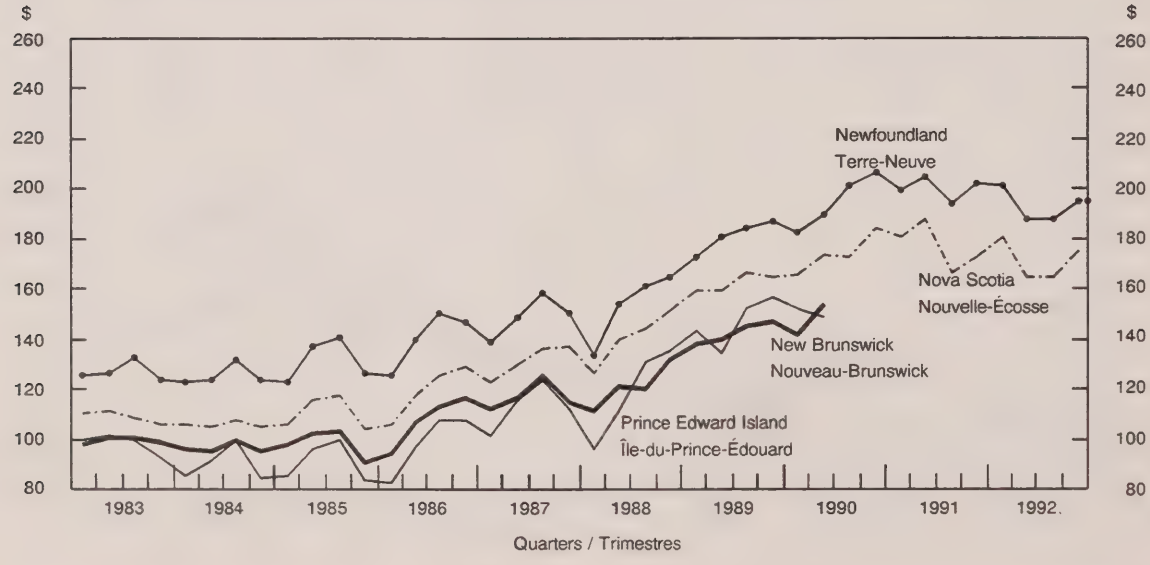


Figure 4

Average Domestic Air Fares for the Atlantic Provinces, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services

Figure 4

Tarifs intérieurs moyens pour les provinces de l'Atlantique, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers



Text Table 1

Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services[1], 1983-1992, Western Region

Tableau explicatif 1

Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers[1], 1983-1992, Région de l'Ouest

Year / Année	Quarter / Trimestre	**British[2] Columbia** / **Colombie-[2] Britannique**	Vancouver	**Alberta** / **Alberta**	Edmonton[3]	Calgary	**Saskatchewan** / **Saskatchewan**	Regina	Saskatoon
					$				
1983	I	118.0	132.8	119.3	118.8	122.1	121.1	121.6	120.5
	II	117.6	128.7	118.9	121.5	117.8	123.6	119.7	127.8
	III	124.4	138.3	128.0	129.8	128.4	127.7	124.9	130.7
	IV	120.2	131.6	117.3	119.2	117.2	121.5	122.0	121.0
1984	I	123.6	137.6	119.4	120.1	120.4	118.7	120.3	117.2
	II	126.6	139.1	120.2	122.1	119.8	125.3	126.9	123.5
	III	132.3	146.4	124.2	126.4	124.0	128.0	129.6	126.3
	IV	122.1	136.8	119.2	120.5	119.7	123.4	126.1	120.5
1985	I	123.5	139.4	120.7	120.3	122.5	131.4	134.7	128.0
	II	128.6	145.1	130.7	133.5	129.6	137.5	140.5	134.2
	III	135.3	151.9	137.1	138.7	136.8	141.8	141.6	142.1
	IV	128.5	141.7	125.5	125.8	126.0	130.0	131.5	128.4
1986	I	126.2	139.6	123.1	121.7	124.8	128.7	130.5	126.8
	II	139.5	153.3	133.1	133.5	133.5	138.3	139.4	137.0
	III	145.5	157.8	139.6	138.6	138.8	143.7	143.7	143.8
	IV	146.0	161.4	133.2	132.1	134.8	139.9	141.4	138.1
1987	I	144.8	162.5	137.4	135.6	139.9	136.2	139.5	132.7
	II	156.1	173.0	144.9	143.4	147.0	147.3	150.5	143.9
	III	170.4	188.8	155.7	156.5	156.2	153.9	154.8	152.9
	IV	161.2	179.5	143.3	144.7	142.8	142.2	145.8	138.3
1988	I	148.2	164.1	138.4	134.3	142.0	128.2	131.1	125.0
	II	168.3	184.6	148.9	147.7	150.5	148.5	152.1	144.7
	III	176.3	192.5	152.0	152.1	152.5	150.4	152.2	148.3
	IV	173.1	188.8	149.7	150.8	149.5	149.1	151.7	146.3
1989	I	178.4	193.1	151.9	151.0	153.1	153.8	155.2	152.6
	II	196.3	209.7	171.9	170.5	173.5	168.4	168.9	167.9
	III	209.7	224.6	181.7	183.2	181.1	178.1	180.3	175.8
	IV	199.8	215.5	173.2	172.0	175.1	172.0	174.5	168.3
1990	I	201.0	218.6	172.1	170.1	175.3	164.2	168.8	163.3
	II	211.3	225.2	184.9	185.7	185.4	177.8	182.6	173.3
	III	221.8	234.8	192.9	191.3	194.8	180.9	179.6	181.8
	IV	228.5	242.1	194.7	192.2	196.9	187.4	190.9	184.0
1991	I	172.2	196.0	168.5	169.9	174.1	175.3	179.0	174.9
	II	178.6	203.8	176.1	181.7	178.6	179.8	184.2	178.5
	III	167.5	190.2	170.7	176.0	172.1	163.9	165.9	164.0
	IV	159.8	180.8	159.4	165.3	160.8	164.5	170.0	160.8
1992	I	167.2	189.2	162.5	163.4	166.8	162.9	167.7	159.7
	II	163.3	184.6	158.7	165.3	159.4	155.8	155.9	156.9
	III	171.4	190.5	171.6	177.8	172.3	168.2	170.9	167.1
	IV	172.0	195.0	168.4	173.1	171.0	171.4	176.3	167.4

1 *Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.*
2 *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*
3 *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

Text Table 2

Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services[1], 1983-1992, Central Region

Tableau explicatif 2

Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers[1], 1983-1992, Région centrale

Year	Quarter	**Manitoba**	Winnipeg	**Ontario**	Ottawa	Toronto	**Quebec**	Montréal[2]
Année	Trimestre	**Manitoba**	Winnipeg	**Ontario**	Ottawa	Toronto	**Québec**	Montréal[2]
				$				
1983	I	136.1	137.5	126.2	107.9	137.7	105.2	109.2
	II	131.7	132.4	126.4	111.7	134.2	108.7	112.4
	III	133.5	134.4	132.7	113.9	142.0	114.5	118.1
	IV	132.4	132.9	122.3	106.1	130.5	103.5	106.0
1984	I	137.0	138.3	125.7	111.1	135.8	104.3	107.8
	II	135.4	136.3	125.5	108.7	134.8	105.6	108.7
	III	134.6	135.7	129.7	109.3	139.3	112.0	115.8
	IV	135.1	135.9	125.2	106.2	136.6	104.6	107.6
1985	I	139.3	140.8	129.5	111.3	141.1	109.0	112.3
	II	144.3	145.8	136.7	116.7	147.9	115.7	118.7
	III	145.0	146.1	141.1	117.3	152.4	121.2	123.4
	IV	135.8	136.3	126.8	109.7	137.1	106.2	107.7
1986	I	134.8	135.4	126.5	107.8	136.8	108.5	110.7
	II	144.2	145.0	138.4	118.4	149.2	117.0	119.7
	III	147.1	147.6	145.3	124.1	155.6	123.9	125.7
	IV	151.1	152.0	141.4	124.2	151.4	117.9	119.0
1987	I	149.3	150.7	141.9	123.6	152.3	114.0	115.5
	II	154.2	155.6	148.2	130.4	158.1	122.0	123.8
	III	161.2	162.6	159.5	137.1	170.3	130.4	131.9
	IV	158.2	159.6	155.7	136.7	167.1	125.7	126.8
1988	I	147.1	148.2	146.1	126.0	156.8	120.2	121.7
	II	153.2	154.7	148.8	132.1	157.0	125.8	126.8
	III	148.7	149.6	153.4	135.2	161.3	131.6	131.9
	IV	160.0	161.3	156.2	136.8	164.4	134.9	135.8
1989	I	160.2	160.8	157.4	140.1	164.9	139.4	140.0
	II	174.6	175.5	174.3	155.4	181.6	153.6	155.1
	III	179.5	180.1	184.5	159.7	193.1	160.7	162.7
	IV	186.3	187.5	181.0	155.4	190.5	156.0	156.6
1990	I	190.4	191.4	182.8	155.1	192.6	157.2	157.9
	II	192.2	193.5	188.9	165.5	195.8	160.1	159.4
	III	196.8	197.4	193.5	170.2	200.0	162.4	158.6
	IV	209.1	209.4	196.1	168.3	204.4	162.4	157.7
1991	I	204.0	204.4	190.8	164.7	197.9	157.9	153.7
	II	208.6	210.2	206.7	182.1	213.9	186.1	183.0
	III	190.1	189.7	198.1	171.0	204.8	182.9	179.9
	IV	199.6	199.3	191.0	171.7	197.0	178.4	174.9
1992	I	204.4	204.8	194.7	171.0	202.2	177.2	175.4
	II	188.9	188.6	187.0	173.1	191.8	173.9	171.7
	III	189.5	189.0	191.8	173.1	196.5	177.5	175.3
	IV	195.6	195.3	199.3	178.2	206.4	181.5	178.4

1 *Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.*
2 *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Text Table 3

Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services[1], 1983-1992, Atlantic Region

Tableau explicatif 3

Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers[1], 1983-1992, Région de l'Atlantique

Year	Quarter	New Brunswick	Prince Edward Island	Nova Scotia	Halifax	Newfoundland
Année	Trimestre	Nouveau-Brunswick	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Halifax	Terre-Neuve
			$			
1983	I	96.8	98.5	109.9	115.8	125.2
	II	99.3	100.8	110.8	114.5	125.8
	III	99.5	99.2	107.7	110.9	132.1
	IV	97.8	91.2	105.0	108.3	123.2
1984	I	95.6	84.6	105.5	109.0	122.2
	II	94.4	90.4	104.2	107.8	123.0
	III	99.1	99.2	107.1	111.2	130.6
	IV	94.7	83.2	104.4	107.9	122.8
1985	I	97.1	84.1	105.0	108.7	122.5
	II	101.5	95.5	114.6	117.8	136.1
	III	102.4	98.6	117.1	120.2	140.4
	IV	90.2	82.3	103.2	106.2	125.9
1986	I	93.8	81.4	104.9	108.4	125.2
	II	106.3	96.5	116.9	120.1	139.2
	III	111.8	107.1	124.9	127.5	149.7
	IV	115.7	106.6	128.4	131.4	146.6
1987	I	111.2	100.5	121.9	125.2	138.3
	II	116.1	114.5	129.7	131.8	148.5
	III	124.4	123.0	135.7	137.7	158.2
	IV	114.2	111.0	136.2	138.5	149.5
1988	I	110.7	95.1	125.5	128.0	133.2
	II	120.4	110.7	139.0	141.3	153.4
	III	119.0	129.9	143.4	145.6	160.6
	IV	131.0	134.8	150.5	152.7	164.3
1989	I	137.4	142.7	158.6	162.7	172.4
	II	139.0	133.9	159.1	161.2	180.1
	III	144.8	152.0	165.7	166.1	183.5
	IV	146.5	156.2	164.1	164.2	186.4
1990	I	140.5	151.3	164.8	164.8	182.3
	II	153.1	147.7	172.8	172.8	189.3
	III	x	x	172.5	172.5	201.0
	IV	x	x	183.8	x	206.7
1991	I	x	x	180.6	x	199.0
	II	x	x	187.5	x	204.6
	III	x	x	166.4	x	193.9
	IV	x	x	172.3	x	201.5
1992	I	x	x	179.9	x	201.2
	II	x	x	164.0	x	187.7
	III	x	x	164.3	x	187.3
	IV	x	x	174.9	x	194.7

[1] *Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.*

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter 1992

Text Table 4 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Quatrième trimestre 1992

tableau explicatif 4 ci-dessous présente le total des opérations pour les réseaux d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées.

Text Table 4

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter 1992

Tableau explicatif 4

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Quatrième trimestre 1992

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		922,775	720,846	3,314,173	2,368,584
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-1.9	-8.9	-5.0	-7.8
Market Share – Part du marché	%	15.3	12.0	55.0	39.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	4 047 835	3 375 789	47 424 001	47 025 962
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2.7	-4.8	-3.5	-2.6
Market Share – Part du marché	%	4.2	3.5	49.3	48.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000	8 521 900	7 501 507	79 218 728	80 478 885
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.7	-2.2	3.6	5.1
Market Share – Part du marché	%	5.2	4.6	48.4	49.2
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	1,169,899	871,126	6 096 201	5,396,183
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	2.9	-7.7	-1.5	-4.4
Market Share – Part du marché	%	9.8	7.3	51.0	45.2
Hours Flown – Heures de vol		55,359	55,718	131,547	119,448
Percentage change – Variation en pourcentage	%	1.6	5.8	2.3	2.1
Market Share – Part du marché	%	18.2	18.3	43.2	39.2

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for the first three quarters of 1991. This meant there was some structural growth in the CAIL network up to the end of the third quarter of 1992. However, Ontario Express began to reduce the number of transborder points served in 1992.

Without any structural growth in the fourth quarter of 1992, and with the reduction of some transborder points served, the Canadian Partners reported a much greater drop in activity than the Air Canada Affiliates. During the first half of 1992, the Canadian Partners reported increases in passenger-kilometres of nearly one third of the previous year's levels.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1992, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. En 1992, Ontario Express a desservi des routes transfrontalières qui étaient exploitées par Air Toronto en tant que transporteur d'apport d'Air Canada pendant les trois premiers trimestres de 1991. Ceci signifie qu'il y a eu un accroissement structurel dans le réseau de LACI jusqu'à la fin du troisième trimestre de 1992. Cependant, Ontario Express a commencé à réduire le nombre de points transfrontaliers desservis en 1992.

Sans aucune hausse struturelle au quatrième trimestre de 1992, et avec la réduction de certains points transfrontaliers desservis, les partenaires Canadien ont déclaré une plus grande baisse des activités que les liaisons d'Air Canada. Pendant la première moitié de 1992, les partenaires Canadien ont déclaré une augmentation des passagers-kilomètres de près du tiers du niveau atteint lors de l'année précédente.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.114	0.114	–
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.387	0.357	-7.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.912	0.893	-2.1
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	32 128	33 715	4.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	87.61	90.65	...

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.292	0.114	0.104	0.254
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.989	0.359	0.335	6.466
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.778	0.865	0.833	2.553
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	38 547	32 664	34 067	41 441
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	124.41	91.50	86.58	111.31

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, October-December 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, octobre-décembre 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 135.6	27 561.7	1.6
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 327	12 272	-0.4
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	465 232	478 968	3.0
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 144.7	17 378.0	1.4
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	112.7	...
– International travel – Voyages internationaux	$	127.7	117.6	-7.9
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	98.4	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1125	1143	1.6
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	174.5	182.5	4.6
– International travel – Voyages internationaux	$	314.1	319.4	1.7
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		126.7	128.9	1.7
– Transportation – Transports		119.4	123.6	3.5
– Public transportation – Transport public		128.4	135.7	5.7
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	128.9	131.7	2.2
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		144.3	147.0	1.9
– International travel – Voyages internationaux		111.4	109.7	-1.5
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		110.3	111.5	1.1
– Transport industry – Industrie du transport		100.3	99.9	-0.4
– Air transportation – Transport aérien		88.1	88.5	0.4
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	14.2	14.3	0.8

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[1] *Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.*

[2] *Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.*

[3] *This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1990, the per capita trip spending totalled $111 and the average spending per trip, $108. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période octobre-décembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $111 et les dépenses moyennes par voyage, $108.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, October-December 1992

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1992

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1991	1992	Change Variation	1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		97	100	3.1	264	243	-8.0
Passengers – Passagers		7 340	7 247	-1.3	7 445	7 304	-1.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	149 877	146 989	-1.9	154 260	151 924	-1.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 648 357	13 059 561	3.3	12 674 066	13 074 639	3.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 264 836	1 305 956	3.3	1 267 407	1 307 464	3.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		382 583	406 727	6.3	384 208	408 120	6.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 647 419	1 712 683	4.0	1 651 615	1 715 584	3.9
Hours flown – Heures de vol		359	384	7.0	451	461	2.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		6 281	6 009	-4.3	6 323	6 020	-4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	127 490	122 989	-3.5	128 045	123 427	-3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 874 402	9 616 932	-2.6	9 880 402	9 618 786	-2.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		987 440	961 693	-2.6	988 040	961 879	-2.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		352 423	379 989	7.8	352 514	380 062	7.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 339 863	1 341 683	0.1	1 340 554	1 341 941	0.1
Hours flown – Heures de vol		288	302	4.9	295	305	3.3
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 059	1 238	16.9	1 122	1 284	14.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	22 387	24 000	7.2	26 215	28 497	8.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		2 773 955	3 442 629	24.1	2 793 664	3 455 853	23.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		277 396	344 263	24.1	279 366	345 585	23.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		30 160	26 738	-11.3	31 695	28 059	-11.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		307 555	371 001	20.6	311 061	373 644	20.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		71	82	15.5	108	109	0.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	17.9	48	47	-1.3
Hours flown: total – Heures de vol: total		71	82	15.5	156	156	--

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, Octobér-December 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1992

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		4 885	-4.5	1 320	1.5	1 099	6.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	95 128	-6.6	17 236	12.3	39 560	6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 950 049	-4.7	2 447 542	11.7	5 677 047	7.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		495 005	-4.7	244 754	11.7	567 705	7.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		132 482	3.6	36 143	12.6	239 495	6.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		627 487	-3.0	280 898	11.8	807 200	7.2
Hours flown – Heures de vol		359	1.1	48	2.2	54	9.9
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 506	-6.4	834	-1.3	681	2.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	73 701	-11.9	10 516	10.0	39 210	12.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 472 154	-7.7	1 215 531	2.1	3 931 101	2.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		447 215	-7.7	121 553	2.1	393 110	2.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		111 998	-2.2	29 516	10.9	238 547	12.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		559 214	-6.6	151 069	3.7	631 658	6.0
Hours flown – Heures de vol		238	3.3	34	1.4	33	5.2
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		379	26.0	486	6.6	418	14.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	21 427	18.2	6 720	16.3	351	-84.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		477 895	37.3	1 232 012	23.1	1 745 946	20.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		47 789	37.3	123 201	23.1	174 595	20.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		20 483	53.4	6 627	20.8	948	-92.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		68 273	41.8	129 828	23.0	175 543	11.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		82	-0.8	14	4.2	12	6.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		38	-7.5	–	–	9	37.3
Hours flown: total – Heures de vol: total		121	-3.0	14	4.2	21	17.7

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 462	5 130	-6.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	101 076	104 723	3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 088 537	9 784 979	-3.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 008 854	978 498	-3.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		343 282	371 107	8.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 352 136	1 349 605	-0.2
Hours flown – Heures de vol		189	187	-0.7
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 102	4 780	-6.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 769	104 199	3.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 263 020	8 993 768	-2.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 275 076	14 983 128	5.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.89	60.03	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		926 302	899 377	-2.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342 040	369 381	8.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 268 342	1 268 758	--
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 179 751	2 264 300	3.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.19	56.03	...
Hours flown – Heures de vol		178	177	-0.5
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		360	350	-2.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	306	525	71.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		825 517	791 211	-4.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		82 552	79 121	-4.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 242	1 725	38.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		83 794	80 846	-3.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		11	11	-4.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		11	11	-4.1

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		367	2 564	1 810	390
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 092	62 592	39 986	1 053
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		141 979	4 774 444	4 698 458	170 099
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 198	477 444	469 846	17 010
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		444	207 692	162 668	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 642	685 137	632 514	17 312
Hours flown – Heures de vol		19	80	69	18
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		358	2 391	1 648	383
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 092	62 149	39 904	1 053
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		130 514	4 337 617	4 365 017	160 621
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		284 099	7 069 683	7 297 738	331 609
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	45.94	61.36	59.81	48.44
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 051	433 762	436 502	16 062
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		444	206 105	162 530	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 495	639 867	599 032	16 364
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		56 820	1 110 375	1 049 406	47 699
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	23.75	57.63	57.08	34.31
Hours flown – Heures de vol		19	76	64	18
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		8	172	163	7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	–	443	82	–
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 465	436 827	333 440	9 478
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 146	43 683	33 344	948
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		–	1 587	138	–
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 146	45 270	33 482	948
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	4	5	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	4	5	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1992

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	59	-6.3
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 426	2 034	-16.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	592	643	8.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	208	5	-97.6
Quebec – Québec	10 119	8 027	-20.7
Ontario	4 160	2 243	-46.1
Manitoba	1 585	2 192	38.3
Saskatchewan	225	134	-40.4
Alberta	3 491	3 400	-2.6
British Columbia – Colombie-Britannique	17 631	18 160	3.0
Yukon	752	385	-48.8
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1 734	2 982	72.0
Total	42 923	40 205	-6.3
International	6 732	9 242	37.3
Total	49 655	49 447	-0.4

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1992

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1992

	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 384 181	1 348 495	-2.6
– Passengers – Passagers	1 222 377	1 193 123	-2.4
– Goods – Marchandises	161 804	155 372	-4.0
Charter services – Services d'affrètement	186 244	211 339	13.5
– Passengers – Passagers	172 461	195 696	13.5
– Goods – Marchandises	13 783	15 643	13.5
Other flying services – Autres services aériens	9 976	4 469	-55.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 942	1 382	-28.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	53 886	47 954	-11.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 636 231	1 613 639	-1.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 542	12 735	-34.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	606 750	603 662	-0.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	202 017	172 541	-14.6
General services and administration – Services généraux et administration	919 860	863 739	-6.1
Depreciation – Dépréciation	87 794	95 506	8.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 835 964	1 748 182	-4.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(199 733)	(134 543)	-32.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	26 025	(27 488)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	50 863	16 533	-67.5
Interest expenses – Intérêts versés	91 427	96 961	6.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(47 956)	(231 541)	382.8
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(62 495)	(339 458)	443.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(262 228)	(474 001)	80.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(65 858)	(4 817)	-92.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(196 371)	(469 184)	138.9

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992

	Total		
	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 185 773	1 155 769	-2.5
– Passengers – Passagers	1 053 392	1 024 060	-2.8
– Goods – Marchandises	132 382	131 709	-0.5
Charter services – Services d'affrètement	48 030	48 916	1.8
– Passengers – Passagers	47 890	48 617	1.5
– Goods – Marchandises	140	299	113.6
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	41 838	37 708	-9.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 275 641	1 242 393	-2.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 988	6 991	-50.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	433 996	425 278	-2.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	131 530	104 470	-20.6
General services and administration – Services généraux et administration	805 932	754 612	-6.4
Depreciation – Dépréciation	70 669	79 236	12.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 456 115	1 370 586	-5.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(180 474)	(128 193)	-29.0
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	18 604	(27 177)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	50 567	15 689	-69.0
Interest expenses – Intérêts versés	75 981	82 792	9.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(41 265)	(229 221)	455.5
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(48 076)	(323 501)	572.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(228 550)	(451 694)	97.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(60 953)	(1 757)	-97.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(167 597)	(449 937)	168.5

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	39 423	566 663	506 901	42 782
– Passengers – Passagers	38 097	492 630	452 506	40 827
– Goods – Marchandises	1 327	74 033	54 395	1 954
Charter services – Services d'affrètement	1 251	26 249	19 992	1 425
– Passengers – Passagers	1 251	25 950	19 992	1 425
– Goods – Marchandises	–	299	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	186	16 494	17 660	3 368
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	40 860	609 406	544 553	47 574
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	827	3 241	2 794	128
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 072	202 234	197 013	14 959
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 222	47 260	44 150	6 839
General services and administration – Services généraux et administration	13 131	366 824	356 833	17 823
Depreciation – Dépréciation	1 591	46 455	28 197	2 992
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	32 844	666 015	628 987	42 741
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	8 016	(56 609)	(84 434)	4 834
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	143	(33 790)	6 565	(96)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	102	12 570	2 831	185
Interest expenses – Intérêts versés	7 796	47 731	23 863	3 403
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 340	(24 801)	(205 760)	–
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(6 210)	(93 752)	(220 226)	(3 313)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	1 806	(150 361)	(304 660)	1 520
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	928	(4 033)	502	846
Net income (loss) – Revenu (perte) net	878	(146 328)	(305 162)	674

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1992

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 871	5 824	-0.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	119 971	122 250	1.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 674	7 644	-0.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 732	67 993	5.0
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 102	3 011	-2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	30 182	30 902	2.4
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 184	8 207	-10.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	96 225	91 064	-5.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 515	15 272	-7.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	147 505	143 785	-2.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 394	5 868	-8.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	66 536	61 062	-8.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	48 740	45 826	-6.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	525 152	517 056	-1.5
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	899 893	829 251	-7.8
Cost – Coût	$ '000	245 653	228 734	-6.9
Gasoline – Essence	L '000	5 483	8 895	62.2
Cost – Coût	$ '000	3 273	4 964	51.7
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	172	124	-27.9
Cost – Coût	$ '000	1 160	665	-42.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	59	44	-24.7
Cost – Coût	$ '000	129	88	-31.8

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadi«n	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 391	263	1 604	1 270	254
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	92 769	3 730	45 173	40 676	3 190
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 060	189	3 012	2 640	219
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	58 996	1 614	28 038	28 132	1 211
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 176	74	157	893	52
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	14 678	248	3 420	10 435	576
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 573	217	2 733	3 361	262
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	75 397	2 318	33 164	37 664	2 251
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 986	303	7 004	6 318	361
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	135 410	1 876	75 181	56 544	1 809
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 664	14	4 147	1 503	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	59 775	138	46 265	13 371	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	36 850	1 060	18 657	15 985	1 148
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	437 024	9 925	231 240	186 822	9 037
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	655 592	16 950	349 454	269 120	20 068
Cost – Coût	$ '000	174 704	5 212	90 149	72 968	6 375
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	70	4	17	46	4
Cost – Coût	$ '000	394	24	95	251	25
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	$ '000	–	–	–	–	–

Section 5

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1992, 67.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.0%, up slightly from 71.6% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.8% of the traffic during the fourth quarter of 1992, up from 67.5% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.3 percentage points (72.4% to 72.7%) during this period. In contrast, for northern services, 49.3% of passenger traffic (representing 53.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1991, the corresponding figures were 45.3% for passengers and 48.1% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 73.4% of passenger volume and 74.1% of passenger-kilometres; this compared with 64.4% and 66.4% respectively, for short-haul services.

International Sector

During the fourth quarter of 1992, the use of discount fares in the international sector decreased by 5.3 percentage points from 1991, to a level of 75.3%. This was still a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. It was,

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1992, 67,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 1,4 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a légèrement augmenté pour passer de 71,6% en 1991 à 72,0% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5,2 et 5,3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont tous les deux enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,8% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 67,5% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud s'est accru de 0,3 point de pourcentage (72,4% à 72,7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 49,3% du trafic de passagers (représentant 53,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 45,3% et 48,1%, respectivement au cours du quatrième trimestre de 1991.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73,4% du volume de passagers et 74,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64,4% et 66,4%.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a diminué de 5,3 points de pourcentage par rapport à 1991, pour s'établir à 75,3%. L'utilisation des tarifs réduits restait toutefois plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarif

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

Sector / Secteur	Year and quarter / Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares / Tous les tarifs	Economy fare / Tarif économique	Discounted fare / Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic – Intérieur	**1991 IV**	144.3	154.7	132.2
	1992 I	141.1	150.8	132.4
	II	136.1	150.3	124.5
	III	138.5	145.0	132.1
	IV	147.0	158.7	136.9
Southern services – Services secteur sud	1991 IV	144.5	154.8	132.6
	1992 I	141.7	151.0	132.6
	II	136.5	150.7	124.4
	III	138.9	144.8	132.2
	IV	147.6	159.1	136.9
Northern services – Services secteur nord	1991 IV	137.7	150.9	118.6
	1992 I	132.4	148.5	126.3
	II	130.8	146.9	124.4
	III	132.8	147.0	130.2
	IV	138.3	154.2	133.7
International	**1991 IV**	111.4	134.9	104.8
	1992 I	114.1	137.8	109.2
	II	108.8	138.0	102.6
	III	115.4	137.1	111.7
	IV	109.7	135.5	104.5

however, becoming very similar to the percentage of discount passengers on long-haul domestic flights. In terms of international passenger-kilometres, 79.5% were discount, down from 79.7% in 1991.

réduit. L'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international est cependant devenue très similaire à l'utilisation des tarifs réduits sur les vols intérieurs long-courriers. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits s'établissait à 79,5%, soit une baisse par rapport à 79,7% en 1991.

Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied very little from one province to another, from 64.7% for Newfoundland to 69.7% for Ontario (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 67.8%.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a très peu varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 64,7% à Terre-Neuve et à 69,7% en Ontario (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 67,8%.

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	--*	3.6	5.3	25.8	23.3	66.4	67.8	4.1	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.2	--*	3.7	5.6	24.4	21.9	67.5	68.8	4.2	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.1	**	1.7	3.4	31.5	29.2	62.9	64.4	3.8	3.0
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.1	5.9	7.8*	16.5	14.5	72.6	73.4	4.6	4.3
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.5*	0.3*	52.6	49.4	45.3	49.3	1.6	1.0*
International	0.5	0.2*	5.9	5.3	5.8	11.9	80.6	75.3	7.2	7.3

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.1	6.0	7.8	17.6	15.8	71.6	72.0	4.5	4.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1	6.2	8.1	16.5	14.7	72.4	72.7	4.6	4.4
Short-Haul – Court-courrier	0.1	**	1.9	3.7	29.1	27.0	65.2	66.4	3.6	2.9
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1	7.1	9.0	13.5	12.1	74.1	74.1	4.8	4.7
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.5*	0.5*	49.9	45.7	48.1	53.0	1.5	0.8*
International	0.7	0.3*	7.8	6.0	5.4	6.5	79.7	79.5	6.4	7.6

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	7.0*	4.6*	31.5	27.8*	59.2	64.7	2.3	2.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	**	5.3	6.4*	22.4	21.3*	67.9	68.1	4.2	4.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	**	2.7	6.3	24.6	20.2	68.2	68.4	4.4	5.0
Ontario	0.3*	0.1*	4.5	7.2	20.4	18.7	70.4	69.7	4.4	4.4
Manitoba	0.1*	**	3.5	4.9	28.4	22.7	63.5	68.9	4.5	3.5
Saskatchewan	**	**	2.3*	4.2*	30.3*	24.6*	62.9	68.4	4.4	2.8
Alberta	0.1*	**	3.2*	4.1*	31.1	27.6	62.5	66.2	3.0	2.1
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.2	**	2.8*	3.7	27.8	26.9	65.0	66.3	4.2	3.0
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	--*	3.6	5.3	25.8	23.3	66.4	67.8	4.1	3.5

[1] *Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	281	240	-14.6	0.1*	**	1.9*	2.1	31.8	27.7	63.1	68.4	3.1	1.7
Edmonton[1]	121	99	-18.5	**	**	1.0*	0.6*	52.1	50.9	45.4	47.3	1.4*	1.2*
Halifax	-	x	...	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
Montréal[2]	211	163	-22.7	0.2*	**	2.0	6.4	23.3	18.6	70.4	69.9	4.1	5.1
Ottawa	145	132	-9.3	0.2*	**	2.7	5.6	30.3	30.6	62.7	60.9	4.0	2.9*
Regina	41	36	-10.9	**	-	1.0*	**	39.4*	33.3*	55.9	61.2	3.7	2.6*
Saskatoon	41	36	-10.4	**	-	0.5*	**	38.9*	31.5	56.7	65.4	3.8*	2.0*
Toronto	356	303	-15.0	0.2*	**	2.1	6.1	25.1	21.9	68.4	67.8	4.1	4.2
Vancouver	293	273	-6.8	**	**	1.7*	1.8	30.6*	31.1	63.4	64.7	4.2	2.4
Winnipeg	29	28	-4.5	**	-	0.9*	1.6*	50.8	50.4	45.2*	46.6	3.0	1.4*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	128	118	-8.0	0.4*	**	8.0*	10.2*	14.2	12.1*	73.3	74.9	4.0	2.8*
Edmonton[1]	144	135	-5.7	**	-	4.3	5.8*	20.2	17.2*	71.8	73.9	3.5	3.1
Halifax	133	120	-9.9	0.2*	**	5.3	6.4*	22.4	21.3*	67.9	68.1	4.2	4.2
Montréal[2]	73	62	-15.3	**	**	5.3	7.1	20.9	17.7	68.5	70.1	5.2	5.1
Ottawa	68	64	-5.7	**	-	7.8*	9.3	22.8*	18.9*	64.4	67.5	4.8	4.3
Regina	27	26	-2.7	**	-	4.3	7.1*	16.4*	12.8*	73.3	77.8	5.9	2.3*
Saskatoon	25	26	2.8	**	**	5.5*	7.5*	13.0*	13.6*	75.8	74.3	5.5	4.6
Toronto	513	480	-6.5	0.4*	0.1*	6.5	8.6*	13.5	13.0	74.9	73.3	4.8	5.0
Vancouver	278	261	-6.1	0.5	0.1*	6.5	8.6	13.7	12.5	74.8	74.4	4.6	4.4
Winnipeg	153	149	-2.3	**	**	4.1	5.8*	21.6	15.3*	69.1	74.9	5.0	4.0

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

The increase in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all but Ontario posting increases. The largest increases were in Newfoundland and Saskatchewan (5.5 percentage points each), and Manitoba (5.4 percentage points). Ontario posted a marginal drop of only 0.7 percentage point.

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des hausses, à l'exception de l'Ontario. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Saskatchewan (5,5 points de pourcentage), et au Manitoba (5,4 points de pourcentage). L'Ontario a enregistré une légère baisse de 0,7 point de pourcentage.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1992

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1992

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	**	...	222.6	4.4	147.7	0.3	103.4	15.7	74.4	36.6
Edmonton[1]	**	...	134.6*	12.8	128.2	-1.1	89.2	14.4	68.2*	82.3
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal[2]	**	...	219.7	10.2	179.6	-1.1	127.8	-0.2	80.5	2.5
Ottawa	**	...	192.4	12.7	160.1	2.7	106.5	2.0	94.4	31.6
Regina	-	...	**	20.5	180.8*	0.6	112.2	14.6	86.5*	100.7
Saskatoon	-	...	**	...	175.8	1.0	102.0	5.3	79.6*	95.7
Toronto	**	...	212.1	12.9	173.6	0.5	120.7	-1.5	87.9	9.1
Vancouver	**	...	212.0	-6.5	153.7	-0.9	97.8	19.6	76.0	86.5
Winnipeg	-	...	196.8*	-2.1	215.3	-2.3	124.8	24.1	115.2*	57.1
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	**	...	596.0*	0.9	447.1	3.1	211.5	1.1	227.5*	6.5
Edmonton[1]	-	...	482.7*	-2.3	338.5	1.3	172.8	2.4	189.1	11.9
Halifax	**	...	327.2*	4.9	265.1	1.7	134.5	-0.5	142.3	14.2
Montréal[2]	**	...	607.8	1.6	376.3	0.6	223.2	-0.5	208.0	4.9
Ottawa	-	...	551.8	-3.0	379.5*	-3.0	221.4	5.4	237.8	5.3
Regina	-	...	466.3*	5.7	395.8*	2.3	183.3	-5.2	182.7*	33.8
Saskatoon	**	...	461.7*	2.8	377.3*	-3.1	178.9	0.9	161.7	15.9
Toronto	826.1*	12.0	567.9*	2.3	391.4	2.2	191.9	1.8	187.7	6.1
Vancouver	885.2*	5.9	660.0	2.6	410.9	4.9	213.1	4.8	208.5	1.9
Winnipeg	**	...	409.5	4.8	337.6	-0.1	157.4	-1.2	162.3	20.0

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

Note: *For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.*

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the fourth quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du quatrième trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in six of the selected Canadian cities[1]. The largest increases were 8.7 percentage points in Saskatoon, and 5.3 percentage points in Calgary and Regina. The largest decrease during this period was 1.8 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven out of the ten cities of enplanement posted gains. The increases ranged from 0.2 percentage point in Halifax to 5.8 points in Winnipeg. In eight of the ten cities the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (77.8%) ranked first, followed by Calgary and Winnipeg (74.9% each).

For long-haul business class fares, the leading cities were Calgary (10.2%) and Ottawa (9.3%). All ten cities recorded increases in the use of business class fares.

Average Fares

During the fourth quarter of 1992, the average domestic air fare reported by the major Canadian carriers increased by 4.6% from the same quarter of last year.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs was $182, as compared to the $174 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was $319, an increase of 1.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of $206 in Toronto to a low of $167 in Saskatoon. The national average domestic fare of $182 was also exceeded in Vancouver and Winnipeg ($195 each). Fares decreased relative to a year ago in only one of the ten selected cities, Winnipeg, where the average fare went down by 2.0%.

During the fourth quarter of 1992, for long-haul services, business class fares increased in eight of the ten selected cities, while economy class fares increased in seven. For short-haul trips, six cities posted increases for business class fares, while economy fares increased in five cities[1] (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares rose in six cities[1] for long-haul trips. Ottawa registered the most notable increase (5.4%) for long-haul discount trips. Winnipeg (24.1%) posted the largest increase for short-haul discount trips over this study period.

[1] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans six des villes canadiennes choisies[1]. Les hausses les plus fortes ont été observées à Saskatoon (8,7 points de pourcentage), et Regina et Calgary (5,3 points de pourcentage). Au cours de cette période, la baisse la plus forte a été observée à Ottawa, soit de 1,8 point de pourcentage.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des hausses. Les hausses variaient entre 0,2 point de pourcentage à Halifax et 5,8 points de pourcentage à Winnipeg. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70,0% dans huit des dix villes: Regina (77,8%), s'est classée au premier rang, suivie de Calgary et Winnipeg (74,9%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary (10,2%) et Ottawa (9,3%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1992, le tarif aérien moyen intérieur déclaré par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 4,6% par rapport à la même période de l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $182, comparativement à $174 au cours du trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à $319, soit une hausse de 1,6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $206 à Toronto et $167 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver et à Winnipeg ($195). Les tarifs ont diminué dans seulement une des dix villes choisies par rapport à l'année précédente, Winnipeg, où une perte de 2,0% fut observée.

Au cours du quatrième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans huit des dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont augmenté dans sept des villes. Pour les services court-courriers, six villes ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont augmenté dans cinq villes[1] (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six des villes[1] pour les services long-courriers. Ottawa a enregistré la plus forte hausse (5,4%) pour les services long-courriers à prix réduit. Winnipeg (24,1%) a enregistré la hausse la plus forte pour les services court-courriers à prix réduit au cours de la période sous étude.

[1] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.*

Among the ten cities, the passengers who paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, were those in Calgary ($223) and Montréal ($220), while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips ($660). The highest economy class average fare for short-haul trips was $215 in Winnipeg, while a high of $447 for long-haul economy class trips was recorded in Calgary.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary ($223) et à Montréal ($220) que les tarifs des vols réguliers intérieurs d'affaires court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver ($660) qu'ils sont les plus élevés pour les vols long-courriers. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg ($215), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary ($447).

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des

there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1991.

b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1992 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1991 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1991.

b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1991 sont également présentées.

	1991	1992	Change Variation	
Level I	4	4	–	Niveau I
Level II	22	19	-13.6	Niveau II
Level III	71	77	+8.5	Niveau III
Level IV	167	143	-14.4	Niveau IV
Total	**264**	**243**	**-8.0**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 13.

d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

e) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.

f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

c) Pour le quatrième trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 13.

d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

e) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.

f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé ses définitions des diverses catégories de l'emploi.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class**. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other**. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires**. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique**. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe**. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit**. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then ***Canadian Social Trends*** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, ***Canadian Social Trends*** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, ***Canadian Social Trends*** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, ***Canadian Social Trends*** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is $34 annually in Canada, US$40 in the United States and US$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE ?

Alors ***Tendances sociales canadiennes*** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, ***Tendances sociales canadiennes*** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, ***Tendances sociales canadiennes*** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

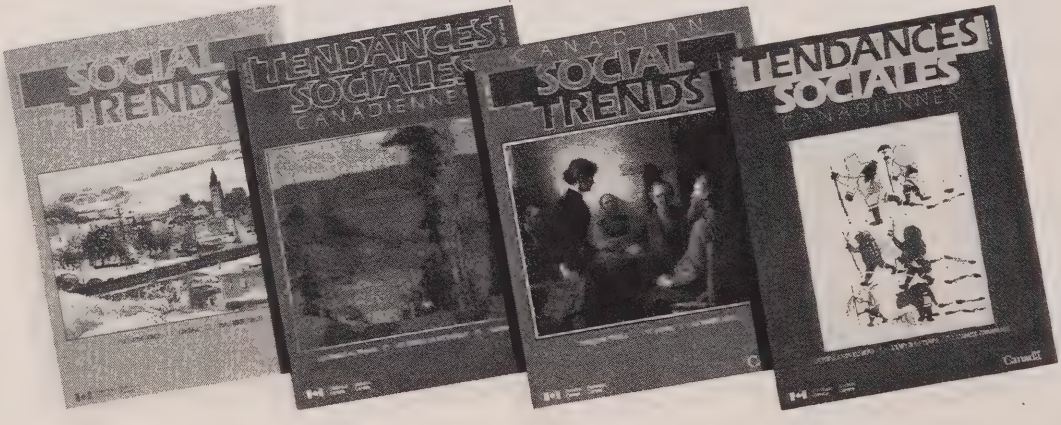
Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 $ l'abonnement annuel au Canada, 40 $ US aux États-Unis et 48 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:

Marketing Division
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0T6

(Please print)

PHONE: 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.

FAX TO: (613) 951-1584

VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.

Company

Department

Attention

Address

City Province

( ) ( )

Postal Code Phone Fax

Please ensure that **all information** is completed.

METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)

☐ **Please charge my:** ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature Expiry Date

☐ **Payment enclosed** $

Please make cheque or money order payable to the *Receiver General for Canada – Publications.*

☐ **Bill me later** (Pre-payment required for all publications except subscriptions. Maximum credit $500.)

☐ **Purchase Order Number** *(Please enclose)*

Authorized Signature

Catalogue Number	Title	Date of Issue or Indicate an "S" for subscriptions	Annual Subscription or Book Price			Quantity	Total
			Canada $	United States US$	Other Countries US$		$

SUBTOTAL	
DISCOUNT (if applicable)	
GST (7%) (Canadian clients only)	
GRAND TOTAL	

- **Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.**
- GST Registration # R121491807
- Cheque or money order should be made payable to the *Receiver General for Canada – Publications.*
- Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

PF 093022

THANK YOU FOR YOUR ORDER!

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

BON DE COMMANDE

Statistique Canada

ENVOYEZ À:

Division de la commercialisation
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0T6

(Veuillez écrire en caractères d'imprimerie.)

COMPOSEZ: 1-800-267-6677

Faites débiter votre compte VISA ou MasterCard. De l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le (613) 951-7277. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

TÉLÉCOPIEZ AU: (613) 951-1584

VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation; le bon télécopié tient lieu de commande originale.

Compagnie

Service

À l'attention de

Adresse

Ville Province

( ) ( )

Code postal Téléphone Télécopieur

Veuillez vous assurer de remplir le bon **au complet**.

MODALITÉS DE PAIEMENT:

(Cochez une seule case)

☐ **Veuillez débiter mon compte** ☐ VISA ☐ MasterCard

N° de carte

Signature Date d'expiration

☐ **Paiement inclus** _____ $

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du *Receveur général du Canada – Publications*.

☐ **Envoyez-moi la facture plus tard** (Un acompte est exigé pour toutes les publications commandées, sauf pour les abonnements. Un crédit maximum de 500 $.)

☐ **N° du bon de commande**
(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée ou Inscrire "A" pour les abonnements	Abonnement annuel ou prix de la publication			Quantité	Total
			Canada $	États-Unis $ US	Autres pays $ US		$

► **Veuillez noter que les prix au catalogue pour les É.-U. et les autres pays sont donnés en dollars américains.**

► TPS N° R121491807

► Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du *Receveur général du Canada – Publications*.

► Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %. Les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

TOTAL	
RÉDUCTION (s'il y a lieu)	
TPS (7 %) (Clients canadiens seulement)	
TOTAL GÉNÉRAL	

PF 093022

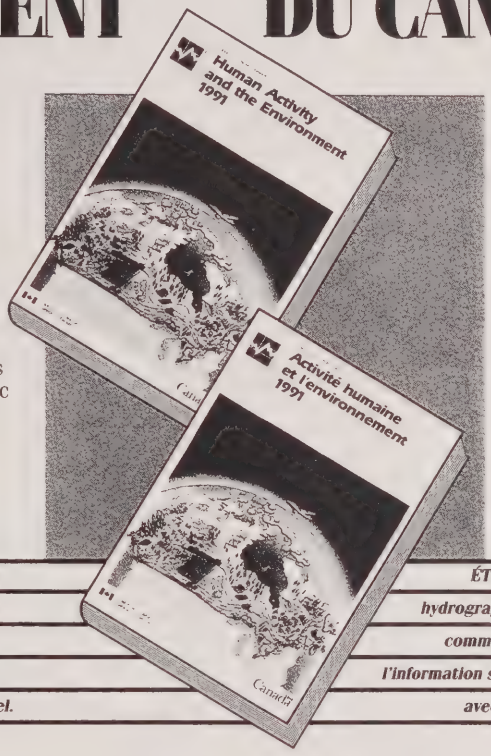
MERCI DE VOTRE COMMANDE!

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

CANADA'S ENVIRONMENT

L'ENVIRONNEMENT DU CANADA



Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

Vous lisez tous les jours des articles traitant de recyclage, de la pollution de l'eau, des émissions de gaz industrielles ou de la diminution de la couche d'ozone. Malheureusement, ces rapports sont trop souvent fragmentés et il devient difficile de se faire une parfaite idée de l'environnement physique du Canada.

Activité humaine et l'environnement est écrit afin de vous aider à comprendre les liens entre notre population, nos activités socio-économiques et notre environnement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissna sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs effets.

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.

ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Order your copy today!
Human Activity and the Environment,
(Catalogue No. 11-509E) $35 in Canada, US $42 in the United States and US $49 in other countries.

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to: (613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environnement, **(nº de catalogue 11-509F) 35 $ au Canada, 42 $ (US) aux États-Unis et 49 $ (US) dans les autres pays.**

Écrivez à : Vente des publications Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **$41** (plus GST) in Canada, US**$49** in the United States, and US**$57** in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **$75** (plus GST) in Canada, US**$90** in the United States, and US**$105** in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the ***Special Transportation Package*** and pay only **$165** (plus GST) in Canada, US**$198** in the U.S. and US**$230** in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:
Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES TRANSPORTS MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 $** (TPS en sus) au Canada, **49 $** US aux États-Unis et **57 $** US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 $** (TPS en sus) au Canada, **90 $** US aux États-Unis et **105 $** US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la ***série spéciale sur les transports*** et ne payez que **165 $** (TPS en sus) au Canada, **198 $** US aux États-Unis et **230 $** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :
Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584.** Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.

374500050

JUN 8 1994